THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

q382
Au79v
1893²

Bibliothek der k. k. Direction d. Linien der Staatseisenbahngesellschaft
19

Tarif-Index für das III. Quartal 1893.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

Agiozuschlag pro August. **86**, 1394.
— pro September. **99**, 1577.
— pro October. **112**, 1769.
Viehfuttertransporte etc. Tarifbegünstigungen anlässlich des Futtermangels. **87** 1413. **88**, 1427.

B. Gemeinsame Bahnen.

Kaschau-Oderberger Bahn. Nachtrag VII zum Localgütertarife. 1. September. **82**, 1341.
— Tarifgleichstellung in der Relation Teschen — Olmütz. **91**, 1474.
— Einführung von Zuschlagsfristen. **108**, 1729.
Südbahn-Gesellschaft. Einführung eines directen Personenwagenkehres zwischen Budapest Südbahnhof — Franzensfeste und vice versa. **78**, 1270.
— Nachtrag I zum Gütertarife Theil II und Berichtigungsblatt zum Kilometerzeiger. 1. August. **81**, 1317.
— Ergänzung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Verkehr zwischen Wien und Triest, bezw. Fiume. 1. September. **97**, 1554.
— I. Nachtrag zum Tarife Theil II für Personen etc. 1. October. **103**, 1638.

C. Oesterreichische Bahnen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Neuer Personentarif auf den Bukowinaer Localbahnen und auf der Eisenbahu Lemberg-Belzec, und Nachtrag I zum Personentarife auf den Kolomeaer Localbahnen. 1. August. **76**, 1235.
— Schlafwagenverkehr Wien—Carlsbad. 1. August. **89**, 1441.
— Eröffnung der Station Niepolomice als Abladestelle für Kohlen. 1. September. **93**, 1499.
— IV. Nachtrag zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1. 1. September. **100**, 1595.
— IV. Nachtrag zu den Tarifen für den Personen- und Gepäckstransport auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen. **101**, 1609.
— Abänderung der Bezeichnung der Station Vordernberg-Rathhaus. 1. October. **101**, 1610.
— Eröffnung der Station Wiesa und der Haltestelle Lindau, sowie Auflassung der Station Nieder-Oberleutensdorf und der Haltestelle Wiesa. 1. September. **105**, 1673. **106**, 1691.
— V. Nachtrag zu den Personentarifen auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahuen. **106**, 1693.
— Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Steyr-Garsten. 1. October. **107**, 1703.
— V. Nachtrag zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1. 1. October. **108**, 1729.
— Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für Zollgüter in den hauptzollämtlichen Exposituren am Wiener West- und Franz Josef-Bahnhofe. 1. November. **109**, 1737.
— Eröffnung der Personen-Haltestelle Lhota-Smetanowa. 1. October. **109**, 1737.
— Abänderung der Bezeichnung der Station Böhm.-Hörschlag. 1. October. **109**, 1738.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Eröffnung der Personen-Haltestelle Hrdlořez. 1. October. **112**, 1779.
— I. Nachtrag zum Fahrschein-Verzeichnisse vom 1. Mai 1893. 1. October. **113**, 1794.
Aussig-Teplitzer Bahn. Nachtrag VII zum Localgütertarife 1. August. **82**, 1342.
— Schleppbahngebühren für den neuen Radetzky-Schacht bei Brüx. **109**, 1737.
Böhmische Westbahn. Namensänderung der Station Radnitz. 1. October. **112**, 1780.
Bozen-Meraner Bahn. Nachtrag I zum Localtarife. 1. September. **101**, 1610.
— Beschränkung der Güterannahme am 4. und 5. September. **102**, 1621.
Buschtěhrader Bahn. Herabsetzung der Ladefristen. 1. October. **113**, 1793.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ermässigte Arbeiter-Tour- uud Retourkarten III. Cl. Bielitz—Pewel mala. 14. Juli. **80**, 1299.
— Ergänzung des Fahrplanes der Ostrau-Friedlander Bahn. **83**, 1357.
— Fahrpreis-Ermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya. **85**, 1387.
— Eröffnung der Haltestelle Guttenfeld. 1. August. **85**, 1388. **87**, 1409.
— Botenlohn-Tarif für die Zustellung der Aviso- und Bezugsscheine in den Halte- und Ladestellen Roketnitz und Blatze. **106**, 1693.
— Eröffnung der Personen-Haltestelle Brniow, sowie der Halte- und Ladestelle Oppahof-Stettin. 1. October. **113**, 1793.
Oesterr. Nordwestbahu und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Ausnahmetarif Nr. 22. **83**, 1356.
— Eröffnung der Station Luschtenitz für den Gesammtverkehr. 1. September. **94**, 1513. **97**, 1554. **101**, 1605.
— Nachtrag XVII zum Localgütertarife. 1. October. **105**, 1674.
— Kilometer- und Zonenzeiger für die Haltestelle Wildschütz. **107**, 1704.
— Eröffnuug der Haltestelle Wildschütz für den Personenverkehr. 1. October **113**, 1794.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Localbahn. Abonnementskarten. 15. August. **87**, 1413.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Anwendung von Zuschlagsfristen im internationalen Verkehre. **87**, 1413.
— Nachtrag IV zum Personentarife. 15. August. **93**, 1499.
— Nachtrag II zum Anhang des Localtarifes, Heft 3 und 4. 15. September, bezw. 1. October. **97**, 1553. **103**, 1637.
— Tour- und Retourkarten nach der Station Politz. 16. September. **104**, 1661.
— Nachtrag I zum Petroleum-Ausnahmetarif ab Elbeteinitz und Pardubic. 1. October. **104**, 1661.
— Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen. 1. October. **112**, 1780.
Salzkammergut-Localbahn. Berichtigung zum Tarife Theil II. **105**. 1674.
Steiermärkische Landesbahnen 1. Nachtrag zu den Sonderbestimmungen und den Tarifen. 1. Juli. **111**, 1764.
Unterkrainer Bahnen. Betriebseröffnung auf der Linie Laibach—Gottschee. 28. September. **111**, 1763.
Eisenbahn Wien—Aspang. Ausserkraftsetzung eines Frachtsatzes. 15. October. **101**, 1610.

277676

D. Ungarische Bahnen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Zustreifdienst für Eil- und Frachtgüter im Bereiche Budapests. 1. Juli. **81**, 1318.
— Eröffnung der Station Ladámos für den Stückgutverkehr. 1. August. **86**, 1396.
— Waarendeclaration bei Sendungen nach Russland. **86**, 1396.
— Fahrgebühren-Ermässigung für Arbeiter-Transporte in Gruppen. **108**, 1725.

Arader und Csanader Eisenbahnen. Zuschlagsfristen. **109**, 1738.

E. Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegowina.

K. u. k. Bosnabahn. Einführung von Zuschlagsfristen. **102**, 1621. **109**, 1738.

F. Auswärtige Bahnen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I. Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften. 1. September. **100**, 1595. **103**, 1639.
— Aenderungen in den Zusatzbestimmungen. **111**. 1764. **113**, 1793.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. Vollzugsvorschriften zu den Bestimmungen der zur unmittelbaren Durchfuhr durch das Deutsche Zollgebiet bestimmten Passagiereffecten. **86**, 1401.
Kgl. Bayerische Staatsbahnen. Nachtrag I zum Heft D für die Localbahnen. 1. August. **91**, 1474.
— Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel. 1. August. **91**, 1474. **97**, 1554. **98**, 1574.
— Getreideverkehr von Stationen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Bayern. **92**, 1487.
— Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 13 a. **103**, 1639.
— Ergänzung des Ausnahmetarifes für Streu- und Futtermittel. **104**, 1662.
— Galiz.-Ungar. Gemeinschaftsverkehr. Neuer Tarif. 1. September. **92**, 1487.
Kgl. Preussische Staatsbahnen. Frachtermässigung für Torfstreu, Torfmull und Futtermittel. 26. Juni. **76**, 1236.
— Ergänzung des Ausnahmetarifes für Torfstreu und bestimmte Futtermittel. 12. Juli. **80**, 1299. **83**, 1358.
— Beförderung verwundeter oder erkrankter Arbeiter. **86**, 1401.
— Erweiterung des Ausnahmetarifes für Torfstreu etc. 25. Juli. **88**, 1428.
— Nachtrag I zum Personentarife, Theil I. **92**, 1487.
Kgl. Eisenbahn-Directionen Berlin, Breslau, Cöln (rechtsrh.), Magdeburg, Altona. Frachtberechnung für Coaks nach dem Ladegewichte. **99**, 1584, 1585. **103**, 1638.
Kgl. Sächsische Staatsbahnen. Frachtermässigung für Futtermittel. **86**, 1401.
— Ergänzung des Ausnahmetarifes für Torfstreu und Futtermittel. **87**, 1413.
— Nachtrag zu Theil I, Personentarif. 1. August. **88**, 1428, **91**, 1474.
— Ausnahmesätze für Baumwolle im Norddeutsch-Sächsischen Verbande. 1. August. **92**, 1487.
— Erweiterung des Ausnahmetarifes für Futtermittel etc. **95**, 1524.
— Tarifirung von Malz. 1. October. **97**, 1553. **99**, 1585.
— Nachtrag II, bezw. I, zum Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel. **104**, 1662.

G. Dampfschiffahrt.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Katarakten-Zuschläge. 15. August. **75**, 1221.
— Gewährung von Fahrbegünstigungen für Staats- und Hofbeamte im Wiener Localverkehre an Sonn- und Feiertagen. **79**, 1277.
— Personen- und Frachtenfahrten des Seedampfers „Medea D" zwischen Galatz und Batum. **82**, 1337.
— Refactien für Getreide etc. **84**, 1373.
— Kundmachung über die Getreide- und Mahlproducte-Exportverkehre. 1. August. **84**. 1374.
— Nachtrag I zum Tarife für den Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien und Rumänien. 1. Juli. **88**, 1427.
— Futterartikel-Transporte im Donau-Umschlagsverkehre. **89**, 1441.
— Quarantainetaxen im Güterverkehre mit Bulgarien. **96**, 1540.
— Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus. 1. September. **99**, 1583.
— Theilweise Sistirung der Personenfahrten und Einstellung der Localfahrten im Wiener Donaucanale. **103**, 1637.
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Nachtrag VIII zum Gütertarife. 15. September. **105**, 1673.
Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Nachtrag II zu den Verfrachtungsbedingungen. **111**, 1764.

II. Tarife für den directen Verkehr der österr.-ungar. Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mähr.-Schles. Centralbahn, Ostrau-Friedlander Bahn. Berichtigung des directen Personentarifes. **78**, 1269.
K. k. Oester. Staatsbahnen und Mähr.-Schles. Centralbahn. Neuer directer Personentarif. 1. September. **85**, 1387.
Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Böhmische Commercialbahnen. Einführung neuer directer Fahrkarten. 15. August. **90**, 1459.
Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Staatsbahnen und der Eisenbahn Wien — Aspang. Nachtrag I. 15. September. **91**, 1473.
Directer Personenverkehr zwischen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Ungar. Staatsbahnen, Kaschau-Oderberger Bahn und Eperjes-Bartfelder Bahn. Neuer Tarif. 1. September. **94**, 1513.
Bozen-Meraner Bahn und Südbahn-Gesellschaft. Tour- und Retourkarten nach Innsbruck. **96**, 1540.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen und Mähr.-schles. Centralbahn. Berichtigung des directen Personentarifes. **98**, 1573.
Südbahn-Gesellschaft und Achensee-Bahn. Directe Fahrpreistabelle. 1. September. **99**, 1583.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen und Böhmische Westbahn. Ergänzungsblatt zum directen Personentarife. 25. September. **108**, 1729.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen und Böhmische Nordbahn. Ergänzungsblatt zum directen Personentarife. 15. October. **112**, 1779.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen und Buschtěhrader Bahn. Ergänzungsblatt zum directen Personentarife. 15. October. **113**, 1793.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Directe Fahrkarten Uhersko — Mähr.-Trübau. 15 October. **113**, 1794.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

Oesterreichischer Eisenbahnverband. Tarifnachträge. 1. October. **97**, 1553.
— Druckfehler-Berichtigung. **100**, 1595.
— Tarif-Berichtigung. **113**, 1793.
Nordwestböhmischer Verband. Nachtrag II zum Kalk-Ausnahmetarife. 1. August. **82**. 1342.
— Aufhebung des Tarifes Theil II, Heft D, 1. September. **83**, 1355.
— Nachtrag II zum Anhange zu Theil II. 1. September. **83**, 1355.
— Aufhebung des Tarifes Theil II, Heft B. 1. November. **105**, 1674.
— Aufhebung von Frachtsätzen des Anhanges zu Theil II. 10. November. **112**, 1779.
Güterverkehr zwischen österr. Grenzstationen. Tarifirung von Malz. 15. October. **102**, 1621.
Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen. Nachtrag I zum Theil II. 1. October. **103**, 1637.
Mährisch-Schlesischer Nachbarverkehr. Druckfehler-Berichtigung. **80**, 1299.
Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarif, Heft V. Frachtsätze für Schlacken. 10. Juli. **77**, 1256.
Niederösterr. Gemeinschaftsverkehr. Berichtigung irrthümlich berechneter Frachtsätze. **91**, 1474.
Westungarisch-Niederösterreichischer Verband. Ausserkraftsetzung von Ausnahmetarifen für Heu, Stroh und Häcksel. 1. September. **83**, 1357.
— Einführung von Tarifnachträgen. 1. September. **94**, 1513.
Westungarisch-Oesterreichischer Verband. Verschiebung des Einführungstermines auf 1. August. **75**, 1221.
— Tarifnachträge. 1. September. **83**, 1357.
— Druckfehler-Berichtigung. **109**, 1735.
— Neues Heft 1 zu Theil II. 1. October. **105**, 1673.
Westungarisch-Oesterreichischer und Südwestösterreichisch-Ungarischer Verband. Aufhebung der Frachtsätze für Uj-Dombovár. 1. August. **91**, 1474.
Südwestösterreichisch-Ungarischer Verband. Druckfehler-Berichtigungen. **85**, 1387.
Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Nachtrag IV zum Heft 4. 1. August, bezw. 1. September. **75**, 1221. **82**. 1342.

Oesterreichisch-Ungarischer Verband etc. Reexpeditions-Begünstigung für die in das öffentliche Lagerhaus der Miskolczer Creditanstalt in Miskolcz eingelagerten Sendungen. **76**, 1235.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Verkehr. Neues Tarifheft, Theil II, Heft 1. 1. September. **96**, 1540.
Ungarischer Verband, Westungarischer Verband, Westungarisch-Oesterreichischer und Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Gebührenberechnung im Verkehre mit der Station O-Buda-Filatorigát. **83**, 1355.
Ost-Nordwest-Oesterreichischer Verband. Neuer Tarif, Theil II, Heft 1. 1. October. **96**, 1540.
Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Verband. Nachträge III zu den Heften 1 und 2. 1. August. **82**, 1341.
Böhmisch-Tiroler Verband. Nachtrag III zum Theil II. 1. September. **97**, 1553.
Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Verkehr. Berichtigungsblatt. 1. October. **112**, 1779.
Elbeumschlagsverkehr. Anwendung des Ausnahmetarifes Nr. 10. **83**, 1357.
Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn. Neuer Tarif. 1. September. **95**, 1523.
Umschlagsverkehr via Barcs. Nachtrag II zum Tarife. 1. August. **81**, 1317.
Ungarisch-Adriatischer Verband. Einstellung des Eil- und Frachtgutverkehres in der Station Uj-Dombovár. 31. Juli. **99**, 1583.
— Frachtberechnung für Holz in Wagenladungen. **104**, 1661.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Böhmischer Braunkohlenverkehr über Wien. Verschiebung des Giltigkeitstermines auf 1. August. **78**, 1270.
Directer Kohlenverkehr mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Berichtigung. **77**, 1255.
Böhmisch-Tiroler Kohlenverkehr. Neuer Ausnahmetarif. 1. September. **85**, 1387.
Kohlenverkehr aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere. Tarifnachträge. 15. October. **111**, 1763.
Kohlenverkehr von Segengottes. Ausserkraftsetzung von Tarifen. 31. October. **112**, 1780.
Kohlenverkehr aus dem Ostrauer Reviere nach Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Nachtrag III zum Tarife. 1. August. **82**, 1342.
Kohlentransporte aus dem Ostrau-Dombrau-Karwiner Kohlenreviere nach dem Gaswerke Erdberg (Wien). Tarif. 15. October. **113**, 1794.
Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Nachtrag III zu Heft 3. 1. October. **108**, 1730.
Kohlenverkehr von der Mohacs-Fünfkirchner und Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn nach Stationen der Südbahn-Gesellschaft. Ausnahmetarif. 1. August. **81**, 1317.
Zuckerverkehr von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. nach Tiroler Stationen der Südbahn-Gesellschaft. Neuer Ausnahmetarif. 1. September. **84**, 1373.
Ausnahmetarif für Zucker von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen via Wien. Einbeziehung der Station Absdorf-Hippersdorf. 1. October. **104**, 1661.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg. Neuer Tarif. 1. September. **83**, 1356.
Bayerisch-Tiroler Personenverkehr. Neuer Tarif. 1. September. **91**, 1474.
Nordwestdeutsch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr. Neuer Tarif. 15. Juli. **77**, 1255, 1256.
Oesterreichisch-Bayerisch-Württembergisch-Pfälzischer Personenverkehr. IV. Nachtrag. 1. August. **80**, 1299.
Elsässisch-Süddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr. Neuer Tarif. 1. August. **82**, 1341.
Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg. Neuer Tarif. 1. September. **83**, 1357.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Seidenberg, Liebau, Mittelwalde und Ziegenhals. Neuer Tarif. 1. October. **94**, 1513.
Directer Personenverkehr zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau. Nachtrag I zum Tarife. 1. September. **95**, 1523.
Norddeutsch-Oesterreichisch-Bayerischer Personenverkehr. Neue directe Fahrkarten. 10. August. **95**, 1523.
Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, resp. Oswięcim. Neuer Tarif. 1. September. **82**, 1342. **83**, 1358.
Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach. 1. September. Neuer Tarif. **99**, 1583.
Bayerisch-Schweizerischer Personenverkehr. II. Nachtrag. 1. September. **95**, 1523.
Bayerisch-Schweizerischer Rundreiseverkehr. Neuer Tarif. 1. September. **99**, 1583.
Böhmisch-Schweizerischer Personenverkehr. Billetausgabe Carlsbad—Luzern. **98**, 1573.
Deutsch-Schweizerischer Rundreiseverkehr. Neuer Tarif. 1. Juli. **101**, 1610.
Oesterreichisch-Niederländisch-Englischer Personenverkehr über Tetschen und Bodenbach. Nachtrag I. 1. November. **110**, 1753.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Ueberseeischer Personenverkehr. Einführung des Tarifes. 1. October. **109**, 1737.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

Sächsisch-Oesterreichischer Verband. Erhöhung eines Frachtsatzes. 5. August. **79**, 1281.
— Einführung von Frachtsätzen. 10. Juli. **80**, 1299.
— Einführung von Tarifnachträgen. 1. November. **108**, 1730.
Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr. Ermässigte Frachtsätze. 10. Juli. **77**, 1255.
Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Ungarischer Verband. Tarifirung von Malz. 30. September. **97**, 1553.
Sächsisch-Ungarischer Verkehr. Neue Tarife. 1. September. **96**, 1541.
— Tarif-Nachträge. 1. October. **107**, 1703.
Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verband. Aufhebung von Frachtsätzen. 15. August. **79**, 1281.
— Nachtrag III zu Heft 5. 1. September. **83**, 1358.
Sächsisch-Thüringischer Verband. Neuer Tarif, Heft 2. 1. Juli. **78**, 1270.
Berlin-Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer Verband etc. Tarifirung von Malz. 1. October. **98**, 1574. **100**, 1595.
— Ausnahmetarif mit Nachtrag I und II für Torfstreu und Futtermittel. **101**, 1610.
Berlin-Sächsischer, Breslau-Sächsischer, Bromberg-Sächsischer Verband etc. Neuer Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie für Futtermittel. 10. September. **111**, 1763.
Bromberg-Sächsischer Verband. Nachtrag IV. 1. October. **107**, 1704.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Theil II, Heft 4. 1. August. **78**, 1269, 1270.
— Theil II, Heft 2. Ermässigung von Frachtsätzen. 15. Juli. **82**, 1342.
— Nachtrag I zum Tarife Theil II, Heft 4. 1. September. **92**, 1487.
— Theil II, Heft 1, 2 und 3. Erhöhung der Frachtsätze für Malz. 1. October. **99**, 1583.
Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Frachtsätze für Düngemittel von Breslau nach Homonna und Eperjes. 1. August. **88**, 1427.
— Provisorischer Ausnahmetarif für Futtermittel. 20. August. **93**, 1499.
— Druckfehler-Berichtigung. **94**, 1513.
— Anderweitige Berechnung der Malzsendungen. 1. October. **96**, 1540.
— Nachtrag I zum provisorischen Ausnahmetarife für Futtermittel. 1. October. **109**, 1737.
— Provisorischer Ausnahmetarif für Mais. Schnittsätze für Dzieditz. 1. October. **111**, 1763.
Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Neues Tarifheft 4. 1. August. **76**, 1235.
— Einführung von Tarifnachträgen. 1. August. **81**, 1317, 1318.
— II. Nachtrag zum Tarifheft 3. 1. August. **82**, 1342.
— Tarifirung von Malz. 30. September. **95**, 1523.
— Anhang zum Tarifheft 3. 15. September. **102**, 1621.
— 4. Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2. 1. October. **107**, 1703.
— Einführung directer Frachtsätze. 1. October. **108**, 1730.
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Tarifnachtrag IV zu Heft 1. 1. August. **82**, 1341.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverkehr. Tarifirung von Malz. 1. October, bezw. 15. October. **96**, 1541. **103**, 1637.
— Einführung von Tarifnachträgen. 1. October. **105**, 1673.
— Neue Tarifhefte 3 und 4. 15. October. **110**, 1753.
— Heft 2. Gleichstellung von Frachtsätzen. 10. Juli. **82**, 1342.
— (Verkehr mit Ungarn.) Berichtigung. **113**, 1794.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Neuer Gütertarif Theil II. 1. August. **82**, 1342.
Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Verband. Neues Heft 2 zu Theil IV. 1. August. **83**, 1355.
— Nachtrag III zu Heft 1 des Theiles II. 1. August. **83**, 1355.
— Berichtigung eines Frachtsatzes für Kohle. **83**, 1358.
— Einlagerung, bezw. Reexpedition im Lagerhause Wieu der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für Getreide von Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn. 20. September. **104**, 1661.
Rhein- und Main-Umschlagsverkehr. Aufhebung vou Zucker-Frachtsätzeu. 1. October. **97**, 1553.
Süddeutscher Verband. Aufhebung von Frachtsätzen und Fahrtaxen. 1. October. **83**, 1358. **84**, 1373.
— Neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Wolle und Wollabfällen. 1. September. **96**, 1539.
— Ausnahmetarif für Palmöl etc. 1. September. **96**, 1539.
— Nachtrag III zum Ausnahmetarife für Bier etc. 1. September. **97**, 1553.
— Nachtrag III zu Theil III, Heft 3. 1. October. **108**, 1729.
Süddeutscher Verband, Nordösterreichisch-Mittelrheinischer Verband, Galizisch-Süddeutscher Verband. Frachtsätze für Getreide etc. **83**, 1358.
Galizisch-Süddeutscher Verband. Einführung von Nachträgen. 1. August. **81**, 1318. **83**, 1355.
— Aenderung eines Theilfrachtsatzes. **88**, 1428.
— Tarif-Berichtigung. **90**, 1459.
Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verband. Verlängerung der Giltigkeit von Frachtsätzen des Heftes 2. **83**, 1357.
Rheinisch - Westphälisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Tarifheft 1 und 2. 1. August. **78**, 1269.
— Neue Tarife. 1. August. **84**, 1375.
— Tarifirung von Malz. 1. October. **95**, 1523.
— Ausscheidung von Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn aus dem Verbande. **100**, 1595.
Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Ungarn. Nachtrag I zum Ausnahmetarife für Getreide. 1. October, bezw. 1. November. **91**, 1473. **112**, 1779.
Südösterreichisch - Ungarisch - Deutscher Güterverkehr. Nachtrag V. 1. August. **83**, 1357.
Triest- resp. Fiume-Sächsischer Verband und Sächsisch-Indischer Verband. Triest-, resp. Fiume-Norddeutscher Verband. Nachträge I zu den Tariftheilen II. 1. October. **106**, 1693.
— Berichtigung des Theiles II. **113**, 1793.
Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau Donauländе transit und Regensburg transit. Nachtrag III. 1. Juli. **77**, 1256.
Norddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern. (Theil II des Transittarifes für Deutsch - Oesterreichische Grenzstationen.) Nachtrag I. 1. September. **110**, 1753.
Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg. Nachtrag II. 1. September. **102**, 1621. **103**, 1638.

b) Mit Belgien, Hollaud, England und Frankreich.

Belgisch-Deutscher Verbaud. I. Nachtrag zum Theil I, Abth. B. 1. October. **108**, 1730. **109**, 1737.
Belgisch-Deutsche Eisenbahuverbände. Nachtrag I zum Gütertarife Theil I, Abth. A. 1. October. **112**, 1779.
Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Nachträge V zu den Heften 1 und 2. 1. Juli. **79**, 1281.
Niederländisch-Deutsche Verbände. Theil I. Nachtrag I. 1. September. **91**, 1473.
Deutsch-Niederländischer Verband. Nachtrag 4 zum Heft Nr. 5. 1. September. **93**, 1499.
Niederländisch-Bayerischer Verband. Nachtrag XV. 1. August. **85**, 1387.
Weltausstellung in Chicago. Frachtbegünstigung für rückgesendete Güter im Bayerisch-Belgischen, Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischeu, Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen, Niederländisch - Oesterreichisch - Ungarischen Verbande etc. **110**, 1753.
Bayerisch - Belgisch - Englischer Güterverkehr. Nachtrag XII. 1. August. **85**, 1387.
Oesterreichisch-Ungarisch-Frauzösischer Verbaud. Nachträge zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Schafeu und Borstenvieh. 1. September. **87**, 1413.
— Ausnahmetarife für die Beförderung von todtem Wild. 1. September. **93**, 1499.
Ausnahmetarif für Eier, Eiweiss, Eigelb uud todtes Wild. 1. October. **101**, 1609.
Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Südfrankreich via Schweiz. Aufhebung von Ausnahmetarifen für Wein und leere Fässer. 1. October. **96**, 1539.

c) Mit der Schweiz und Italien.

Schweiz. Frachtermässigung für Getreide aus Oesterreich-Ungarn über Buchs—Basel. **76**, 1236.
Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer und Oesterreichisch-Ungarisch-, bezw. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Tarifen bis 31. August. **80**, 1299.
Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband. Berichtigung eines Druckfehlers im Theil III, Heft 1. **98**, 1573.
— Druckfehler-Berichtigung. **101**, 1610.
— Einführung neuer Tarife, bezw. eines Tarifnachtrages. 1. September. **91**, 1473.
— IV. Nachtrag zum Ausnahmetarife für Zucker. 1. September. **91**, 1473.
— Berichtigung einer Kundmachung. **112**, 1779.
Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr. Nachtrag II. 1. October, **108**, 1730.
Bayerisch - Schweizerischer Verkehr. Ausnahmetarif Nr. 5 für Getreide etc. Einbeziehung der Station Eger. 1. Juli, bezw. 15. Juli. **75**, 1222. **79**, 1281.
Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Tarifnachträge. 1. September. **100**, 1595.

d) Mit Russland und den Balkanländern.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verband. Nachtrag III zu Theil II, Heft 1. 1. September. **95**. 1524.
— Ergänzungsblatt zum Nachtrag III des Theiles II, Heft 1. **97**, 1554.
— Nachtrag I zum Flachs - Ausnahmetarife. 1. October. **105**, 1674.
Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Nachtrag II zum Getreide-Ausnahmetarife. 1. August. **82**, 1341.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Nachtrag III. 1. August, **92**, 1341.
Oesterreichisch-Südrussischer Güterverkehr via Woloczysk und Radziwilow. Aufhebung von Specialtarifen. **101**, 1609.
— Nachtrag III. 1. October. **110**, 1753.
Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Temporärer Ausnahmetarif 1. September. **94**, 1513.
Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr, Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr etc. Auflassung der Umschüttungsgebühren. 1. September. **100**, 1595.
Verkehr russisch-österreichischer Grenzstationen einerseits, dann vorarlberg - schweizerischen Greuzstatioueu und Bodensee-Hafenplätzen andererseits. Anwendung der Frachtsätze von Granica transit. 15. October. **103**, 1637.
— Berichtigung. **107**, 1704.
Verkehr Ungarn-Russland. Nachtrag II. 1. September. **86**, 1401.
Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns einerseits uud Rumänien andererseits. Theil I. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers. **86**, 1401.
Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Verband. Berichtigung eines Frachtsatzes. **96**, 1541.
Güterverkehr Rumänien—Lindau und Vorarlberg. Nachtrag V. 1. September. **90**, 1459.
Rumänisch-Norddeutscher Verband. Tarifirung von Malz. 1. October. **97**, 1554. **98**, 1573.
Rumänisch-Süddeutscher Verband. Tarifnachträge. 1. September. **96**, 1539.
— Tarifirung von Malz. 1. October. **99**, 1583.
— Berichtigung. Einbeziehung der Station Neuulm. 1. October. **107**, 1704.
— Nachtrag VII zu Theil II, Heft 1, 2 und 3. 15. November. **111**, 1763.
— Berichtigung. **112**, 1779.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. Nachtrag IV. 1. August. **78**, 1269.
— Einführung eines temporären Anhanges zum Tarife. 1. August. **84**, 1373. **90**, 1459.
— Tarifirung von Malz. 1. October. **99**, 1583.
— Nachtrag I zum temporären Anhang. 1. October. **108**, 1729.
Getreideverkehr aus Russland uach Podwoloczyska und Brody. Aufhebuug der Specialtarife für Getreide. 13. August. **76**, 1235.
Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Einbeziehung der Verkehrsstelle Dölau. **92**, 1487.
Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Nachtrag IV. 1. September. **96**, 1540.

Mährisch-Schlesisch-Rumänischer Kohlenverkehr. Neuer Tarif. 1. September. **95**, 1523.
Kohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin. Abänderung des Cursstandes. 1. October. **105**, 1673.
— Neuer Tarif. 1. October. **107**, 1703.
Niederschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn. Wegfall der Curskürzungsbeträge ab 1. October. **107**, 1703.
Niederschlesischer Kohlenverkehr. Curskürzungen. 1. October. **108**, 1729.
Steinkohlenverkehr aus dem Waldenburger und Neuroder Reviere. Nachtrag I. 1. September. **89**, 1441. **90**, 1459.
Kohlenverkehr mit Oberschlesien. Cursänderungen in den directen Kohlentarifen. 15. September. **101**, 1610.
Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Nachtrag XIII. 1. September. **93**, 1499.
Oberschlesisch-, Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr. Cursänderung und Einführung des Nachtrages III. 15. September. **101**, 1609.
Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien. Nachtrag I zum Ausnahmetarife. 1. November. **109**, 1738.
Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Troppau. Frachtberechnung nach dem Ladegewichte für Coaks. 1. October. **102**, 1621.
Oberschlesischer Kohlenverkehr nach der Nordwestbahn etc. Aenderung in der Anwendung der Frachtsätze bis zum Schnittpunkte, bezw. der Stationstarifsätze. 15. September. **102**, 1621.
Oberschlesischer und Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina. Einbeziehung der Station Gromnik. 1. August. **77**, 1255.
Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft III. Abänderung von Frachtsätzen. 1. September. **90**, 1459.
— Aufnahme der Station Botfalu. 15. Juli. **92**, 1487.
— Einbeziehung einer Station und Erhöhung von Frachtsätzen. **81**, 1317.
— Heft II. Ermässigter Frachtsatz für Coaks. 1. October. **113**, 1793.
— Cursstand der Frachtsätze. 15. September. **101**, 1610.
Oberschlesisch-Rumänischer Kohlenverkehr. Neuer Tarif. 1. September. **98**, 1573.
Weinverkehr von Oesterreich-Ungarn nach Frankreich via Schweiz. Aufhebung von Tarifen. 30. September. **77**, 1256.
Weinverkehr Donau-Schweiz. Neuer Ausnahmetarif. **98**, 1574.

Otto Maass & Sohn, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr 75. Wien, 1. Juli 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Vibrationen von Schiffen und deren Beseitigung. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Ansprüche aus dem Staatsgarantieverhältnisse gehören nicht vor den ordentlichen Richter.

2. Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft ist aus dem Titel der Staatsgarantie nicht berechtigt, vom Staate die Bezahlung der Zinsen von den jeweilig fälligen Jahresraten der zu Investitionszwecken aufgenommenen schwebenden Schuld zu verlangen.

Rücksichtlich mehrerer, Investitionszwecken dienlichen Leistungen war in dem beim Handelsministerium am 25. Juni 1886 aufgenommenen Protokolle zwischen der Staatsverwaltung und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft vereinbart und dann mit dem im Einvernehmen mit dem Finanzministerium erflossenen Erlasse des Handelsministeriums vom 27. Juli 1887, Z. 487, genehmigt worden, dass zur Bedeckung dieser Herstellungen und Anschaffungen von dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft eine schwebende Schuld aufgenommen werde, deren Rückzahlung, vorbehaltlich einer früheren Refundirung im Falle der Erhöhung des garantirten Anlagecapitales, durch Einstellung von 10 gleichen Jahresraten, zuzüglich einer fixen Verzinsung von $4^1/_2$ pCt. pro Jahr, in die Betriebsrechnung der bezüglichen Strecken zu erfolgen habe.

Demgemäss wurden auch die einzelnen entfallenden Raten in die Betriebsrechnungen der Jahre 1886, 1887, 1888 und 1889 eingestellt und diese Beträge mit dem jeweiligen Gesammt-Staatszuschusse für die betreffenden Jahre innerhalb dreier Monate nach Ueberreichung der gedachten Jahresrechnung der Gesellschaft bei der k. k. Staats-Central-Casse flüssig gemacht.

Mit der Eingabe de pr. 12. Jänner 1891 hat die Gesellschaft den Anspruch gestellt, dass ihr die $4^1/_2$percentigen Zinsen der obigen Beträge bis zum Zahlungstage vergütet werden und der hienach berechnete Betrag von dem Handelsministerium nachträglich angefordert.

Mit der Entscheidung vom 20. September 1891, Z. 1620, hat das Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem Finanzministerium diesen Anspruch zurückgewiesen.

Dagegen überreichte die Gesellschaft beim Verwaltungs-Gerichtshofe die Beschwerde und erhob ausserdem bei der mündlichen Verhandlung die Einwendung der Incompetenz, da es sich um ein privatrechtliches Verhältniss handle.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet ab, von nachstehenden Erwägungen ausgehend:

Indem die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft die Bezahlung der $4^1/_2$percentigen Zinsen von den jeweilig fällig gewordenen Jahresraten der von ihr aufgenommenen schwebenden Schuld bis zum Zahlungstage verlangt, stellt sie sich auf den Standpunkt, dass sie in Bezug auf diese Jahresraten dem Staate als Gläubiger gegenüber stehe, bezw. dass der Staat diesbezüglich ihr Schuldner sei.

Dieser Standpunkt ist jedoch ein durchaus verfehlter.

Denn die Schuld, um deren Verzinsung es sich handelt, hat nicht der Staat contrahirt und der Schuldbetrag ist auch nicht von der Gesellschaft dargeliehen worden, sondern es liegt eine Schuld vor, welche die Gesellschaft ihrerseits aufgenommen hat, also ein Schuldverhältniss, in welchem die Gesellschaft als Schuldnerin und dritte Personen als Gläubiger erscheinen, und welchen der Staat vollig fremd gegenüber steht.

Nur insoferne die successive Abstossung dieser verzinslichen Schuld der Gesellschaft aus den jährlichen Betriebseinnahmen des von der Gesellschaft betriebenen Bahnunternehmens zu erfolgen hat und hiedurch eine entsprechende Verminderung des sonst erzielten jährlichen Reinerträgnisses herbeigeführt wird, erscheint der Staat in dieser Angelegenheit lediglich aus dem Grunde interessirt, weil derselbe im Grunde des Gesetzes vom 11. Jänner 1864, R.-G.-Bl. Nr. 5, Art. I, und des § 16 der Concessions-Urkunde vom selben Tage, für die Eisenbahn von Lemberg nach Czernowitz ein jährliches Reinerträgniss von 1,500.000 fl. derart gewährleistet hat, dass, wenn

das jährliche Reinerträgniss der Bahn obigen Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen ist.

Es kann daher auch das in dem Protokolle vom 25. Juni 1886 getroffene Uebereinkommen, sowie die in dem Erlasse vom 27. Juli 1887, Z. 487, ertheilte Genehmigung des Handelsministeriums keine andere Bedeutung als die aus dem Titel der Staatsgarantie erforderliche Zustimmung der Staatsverwaltung haben, dass die fälligen Jahresraten der in Frage stehenden schwebenden Schuld sammt den $4^1/_2$percentigen in dem betreffenden Jahre fälligen Zinsen aus den Erträgnissen des Bahnunternehmens berichtigt, dass in Folge dessen das Jahres-Reinerträgniss um die entfallenden Beträge geschmälert und eventuell der für dieses Jahr zu leistende Staatszuschuss um diese Beträge erhöht werde.

Von dem sonach hier zutreffenden Standpunkte der Staatsgarantie kann es sich aber bei Ermittlung des vom Staate in einem bestimmten Betriebsjahre zu leistenden Zuschusses ausschliesslich darum handeln, wie hoch das Reinerträgniss der Bahn in diesem Jahre gewesen ist, wofür in Bezug auf die Ausgaben der Bahn selbstverständlich nur jene Zahlungen in Betracht kommen können, welche die Gesellschaft in den fraglichen Jahren selbst geleistet hat.

Nachdem die Jahresbetriebsrechnungen der beschwerdeführenden Gesellschaft stets mit 31. December eines jeden Jahres abgeschlossen werden, können unter die Ausgaben des Bahnunternehmens in jedem Jahre auch nur jene für Darlehen entfallenden Zinsen aufgenommen werden, welche sich bis 31. December des Jahres berechnen und diese Zinsen sind auch in die hier in Rede stehenden Betriebsrechnungen der Jahre 1886—1889 thatsächlich eingestellt und bei Ermittlung des entfallenden Staatszuschusses berücksichtigt worden.

Damit ist aber die Staatsverwaltung der ihr obliegenden Verbindlichkeit vollständig gerecht geworden und es besteht auf Seite der beschwerdeführenden Gesellschaft umsoweniger ein begründeter Anspruch auf Verzinsung des ganzen Staatszuschusses oder irgend eines Theilbetrages desselben aus dem Titel einer verspäteten Flüssigmachung des entfallenden Betrages, als für diese Flüssigmachung im Art. II, Z. 2, des bezogenen Gesetzes vom 11. Jänner 1864 und im § 18 der Concessions-Urkunde vom selben Tage der Staatsverwaltung eine dreimonatliche Frist, von der Ueberreichung der Jahresrechnungen gerechnet, eingeräumt, diese Frist aber in allen hier in Frage stehenden Jahren nach Ausweis der vorliegenden Administrativacten eingehalten worden ist.

Aus dem Vorausgeschickten geht hervor, dass der Verwaltungs-Gerichtshof auch der bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung erhobenen Einwendung der Incompetenz dieses Gerichtshofes aus dem Grunde, weil es sich um ein privatrechtliches, vor dem Civilrichter auszutragendes Rechtsverhältniss handle, nicht stattzugeben in der Lage war, weil die im Streite befangene Frage lediglich aus dem in dem Gesetze vom 11. Jänner 1864, R.-G.-Bl. Nr. 5 und der Concessions-Urkunde vom selben Tage begründeten Staatsgarantieverhältnisse zu lösen ist, in dieser Angelegenheit aber nach § 13 der Ministerial-Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, der Rechtsweg ausgeschlossen und die Entscheidung den administrativen Behörden vorbehalten erscheint.

[Erkenntniss vom 1. Juli 1892. Z. 2146; cf. Sammlung Budwiński, Band XVI, pag. 604.]

Vibrationen von Schiffen und deren Beseitigung.

Da die an moderne Schiffe bezüglich der Geschwindigkeit gestellten Anforderungen immer höher gespannt werden, gewinnt die Frage, in welcher Weise die mit der Geschwindigkeit wachsenden Vibrationen der Schiffe beseitigt werden können, eine immer grössere Bedeutung. Einen Beitrag von grösster Bedeutung zur Kenntniss dieser Vibrationen und der Gesetze, denen dieselben unterworfen sind, hat der bekannte englische Torpedobauer Yarrow durch seinen in der „Institution of Naval Architects" gehaltenen Vortrag geliefert, welcher auf den Erfahrungen aus einer langen Reihe mehrjähriger Versuche basirt ist. Aus diesem Vortrage, über welchen auch die „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens" ausführlicher berichteten, geht hauptsächlich Nachstehendes hervor.

Die Vibrationen bei einem in Fahrt begriffenen Schiffe, dessen Schraube hinlänglich eingetaucht ist, sind zumeist Kräften zuzuschreiben, welche durch die unausbalancirten Gewichte der beweglichen Theile der Maschinen hervorgerufen werden. Selbstverständlich kommen hiebei jene Fälle nicht in Betracht, in welchen die Vibrationen in der schlechten Ausführung und Montirung oder in dem schadhaften Zustande der Maschinen ihren Ursprung haben. Vibrationen können auch, wie Barnaby in seiner Abhandlung über Schiffspropeller anführt, dadurch hervorgerufen werden, dass der Schwerpunkt der Schraube ausserhalb des Achsencentrums gelegen ist oder es mag die Schuld an denselben in der Ungleichmässigkeit der Position, Form und der Fläche der Flügel zu suchen sein.

Alle diese Fehler, welche sich durch eine entsprechende Aufmerksamkeit beseitigen lassen, liegen ausserhalb des Rahmens dieser Betrachtungen und wurden vom Vortragenden nur deshalb erwähnt, weil ihnen nicht immer gebührende Beachtung gewidmet wird.

Die Versuche Yarrow's haben in unzweifelhafter Weise dargethan, dass die Vibrationen eines in Fahrt begriffenen Dampfers ihrer Ausdehnung und ihrem Charakter nach dieselben sind, wie in dem Falle, wenn das Fahrzeug still steht und die Maschine bei abgenommener Schraube mit derselben Umdrehungszahl wie in Fahrt, laufen gelassen wird.

Hieraus resultirt, dass die Propeller bei genauer und sorgfältiger Ausführung mit den Vibrationen nichts zu thun haben, und dass diese einzig und allein der Maschine zuzuschreiben sind. Was die mitunter sehr bedeutende Zunahme der Vibrationen der Schiffe bei gewissen Umdrehungszahlen der Maschinen anbelangt, so ist bekanntermassen der Grund dieser Erscheinung in der Uebereinstimmung der Periode der elastischen Schwingungen des Schiffskörpers mit den Bewegungen der Maschine zu suchen.

Bei Kriegsschiffen, welche mit sehr variabler Geschwindigkeit fahren müssen, ist es bisher unmöglich gewesen, die Vibrationen zu vermeiden. Bei den schnellen Postdampfern, welche continuirlich mit einer und derselben Maschinengangart ihre Reisen zurücklegen, scheint die Sache viel einfacher zu sein, indem man nur dafür Sorge zu tragen braucht, dass die Zahl der Rotationen der Maschine nicht mit den normalen Vibrationen des Schiffskörpers synchronisch werde.

Es dürfte jedoch sehr schwierig sein, bei dem Entwurfe eines Schiffes jene Geschwindigkeit der Maschinen zu bestimmen, bei welcher keine Vibrationen eintreten. Häufig wird gehört, dass bei stark vibrirenden Schiffen

die Propeller gewechselt wurden, um die Vibrationen zu vermindern, und es sind thatsächlich Fälle vorgekommen, dass dieser Wechsel von Vortheil war. Die erzielte Verbesserung kann jedoch dann weniger der Form des neuen Propellers, als vielmehr der Alteration der Anzahl der Umdrehungen der Maschine zugeschrieben werden, durch welche der Synchronismus mit den elastischen Schwingungen des Schiffes aufgehoben wurde.

Es gehört auch nicht zu den Seltenheiten, dass Schiffe versteift oder vom Hause aus stärker als nothwendig gebaut werden, um Vibrationen abzuschwächen. Durch Anbringung von Versteifungen lassen sich thatsächlich Erfolge erzielen, welche darauf zurückzuführen sind, dass durch die Versteifungen die Periode der elastischen Schwingungen des Schiffskörpers eine Aenderung erleidet. Vom sachlichen Standpunkte wäre es jedoch vollkommen unrichtig, die Schiffe stärker zu bauen, als anderer Gründe wegen nothwendig ist, weil hiedurch beträchtliche Gewichtsvermehrungen herbeigeführt würden, welche der Geschwindigkeit abträglich sind.

Nachdem nun erwiesenermassen die Maschinen die wahren Ursachen der Vibrationen sind, kann nur der Vorgang, die Maschinen derart zu entwerfen, dass dieselben ruhig arbeiten und von jeder Tendenz, das Schiff vibriren zu machen, frei sind, als der zur Beseitigung der in Rede stehenden Uebelstände einzig richtige angesehen werden.

In welcher Weise soll nun die Maschine angeordnet werden, um keinen Anlass zu Vibrationen des Schiffes zu geben? Bei der Erörterung dieser Frage wurde vom Vortragenden eine eincylindrige, vertical gestellte Maschine in Betracht gezogen, bei welcher ausserdem der Einfachheit wegen der Schieber weggelassen worden ist.

Die sich drehenden Theile dieser Maschine, wie Kurbel, Kurbelzapfen und Theil der Pleuelstange, sind durch rotirende Gewichte in der gewöhnlichen Weise ausbalancirt und man hat es daher nur mit den Gewichten der sich auf- und abwärts bewegenden Theile zu thun.

Wenn nun an die Maschinenwellen in gleichen Abständen von der Kurbel zwei Excenter angebracht werden, deren Hub gleich und entgegengesetzt jenem der Kurbel ist, welche Excenter zwei Gewichten — die mit dem Namen „Gehänge" bezeichnet werden sollen und von denen jedes halb so schwer ist, als das Gewicht der vertical sich bewegenden Maschinentheile — eine auf- und abgehende Bewegung verleihen, so ist leicht einzusehen, dass die in Rede stehenden Maschinentheile zu jeder Zeit ausbalancirt sein werden und daher keinen Anlass zu Vibrationen bieten können.

Sollten diese Gehänge in ungleichen Distanzen von der Kurbel placirt werden, so müssen deren Gewichte in verkehrtem Verhältnisse der Entfernungen angeordnet werden, das heisst, wenn eines dieser Gewichte zweimal so weit von der Kurbel als das andere entfernt ist, braucht es nur halb so schwer als dieses zu sein, was jedoch an der voraufgestellten Bedingung nichts ändert, dass nämlich das totale Gewicht der beiden Gehänge gleich sein muss dem Gesammtgewichte der sich auf- und abbewegenden Theile. Sollte jedoch eine Aenderung des Hubes beabsichtigt werden, so muss das Gewicht der beiden Gehänge in verkehrtem Verhältnisse der Verminderung, bezw. der Vermehrung des Hubes vermehrt, bezw. vermindert werden; soll z. B. der Hub der Gehänge ein Viertel von jenem des Kolbens betragen, so muss das Gewicht der Gehänge viermal so gross angeordnet werden, als in dem Falle, wenn Kolben und Gehänge den gleichen Hub haben.

Aus dem Angeführten ist zu ersehen, dass die Bestimmung der Gewichte der Gehänge an und für sich eine sehr einfache Sache ist, dass jedoch von deren Hub und richtiger Position die ruhige Arbeit einer Maschine abhängt, indem durch deren Moment jenes der arbeitenden Theile der Maschine zu jeder Zeit aufgehoben werden muss.

Wenn anstatt der Gehänge rotirende Massen von gleichem Gewichte angewendet werden, so müssen deren Schwerpunkte in den Mittelpunkten der Excenter liegen, welche die auf- und absteigende Bewegung der Gehänge verursachen; in einem solchen Falle jedoch wird die Maschine nur im verticalen Sinne ausbalancirt sein, im horizontalen nicht.

Hierauf führte der Vortragende den Vorgang als Beispiel an, welcher bei Berechnung der Gehänge für eine verticale Dreifach-Expansionsmaschine befolgt zu werden hat. Vor Allem ist es nothwendig, die geeignetesten Orte für die Excenter der Gehänge ausfindig zu machen. In dem ins Auge gefassten Falle wurde das eine Gehänge an der Vorderseite der Maschine, das andere hinter der Kurbel des Niederdruckcylinders placirt. Ist die Wahl der Orte für die Excenter endgiltig getroffen, so muss jeder unausbalancirte bewegliche Theil der Maschine in der vorbeschriebenen Weise separat für sich behandelt und die zu seiner Ausbalancirung an den beiden gedachten Orten nothwendigen Gewichte berechnet werden. Der Hub dieser Gewichte wird dabei stets gleich jenem der beweglichen Theile, welche auszubalanciren sind, angenommen.

Die Gewichte eines jedes Ortes können durch ein einziges Gewicht gleich der Summe der berechneten Einzelngewichte ersetzt werden, dessen Schwerpunkt dieselbe Lage wie der Gesammtschwerpunkt des Gewichtssystems besitzt. Statt der Totalgewichte können grössere und kleinere Gewichte substituirt werden, die dem Mittelpunkte der Wellen näher oder von diesem entfernter liegen; die Grösse dieser Ersatzgewichte muss zu den gefundenen Totalgewichten in verkehrtem Verhältnisse der Entfernungen vom Wellenmittelpunkte stehen.

Wie bereits früher erwähnt wurde, würden rotirende Gewichte die verticalen Impulse wohl ausbalanciren, aber dabei zu horizontalen Schwingungen Anlass geben. Um das Auftreten letzterer Schwingungen zu verhindern, dürfen die besagten Gewichte nur eine auf- und absteigende Bewegung in derselben Position zum Wellenmittel besitzen.

Das Gewicht, die Position und der Hub der Gehänge lassen sich zwar schon beim Entwurfe berechnen, doch wird die directe Abwaage der vollkommen fertigen Theile vorzuziehen sein; man wird es bei Anwendung der nothwendigen Sorgfalt dahin bringen, dass die Maschinen bei allen Gangarten keine Vibrationen hervorbringen.

Obzwar Dreifach-Expansionsmaschinen mit drei Kurbeln im Zustande der Ruhe ausbalancirt sind, treten bei dem Gange derselben in Folge der Entfernungen zwischen den verschiedenen arbeitenden Theilen rüttelnde Bewegungen auf, welche zu den verticalen Schwingungen des Schwerpunktes hinzukommen, die ihren Grund in den verschiedenen Gewichten der arbeitenden Theilen der drei Cylinder haben.

Das Gewicht, welches für die Verhinderung der verticalen Vibrationen des Schwerpunktes nothwendig ist, bleibt bei einer Maschine immer constant; nicht so jenes, welches zur Hintanhaltung der rüttelnden Bewegung benöthigt wird, da es durch die Vergrösserung des Abstandes zwischen den Anbringungsorten reducirbar ist.

Bei Zweicylindermaschinen, deren Kurbeln unter rechtem Winkel angeordnet sind, macht sich eine ausgesprochen gallopirende Bewegung fühlbar, welche aus verticalen Bewegungen des Schwerpunktes und schüttelnden Schwingungen zusammengesetzt ist. Bei Eincylindermaschinen treten zumeist nur verticale, nach auf- und abwärts gerichtete Schwingungen auf. Für alle diese Bewegungen ist das aufgestellte Princip der Ausbalancirung anwendbar, indem alle verticalen Kräfte, welche Vibrationen hervorbringen, durch Anwendung von entsprechend angeordneten Gehängen neutralisirt werden können.

Der Vortragende gedachte hiebei der vor einigen Jahren allgemein verbreiteten Ansicht, dass die verschiedenen Gewichte der Kolben Ursache der Vibrationen sind, und erwähnte, dass er versuchsweise bei den Maschinen eines Torpedobootes alle drei Kolben gleich schwer angeordnet habe, ohne jedoch das gewünschte Resultat zu erzielen, indem in diesem Falle die rüttelnden Bewegungen blieben und die verticalen Bewegungen des Schwerpunktes eliminirt wurden. Dieses Factum zeigt zur Genüge, dass bei Dreifach-Expansionsmaschinen die rüttelnden Bewegungen eine besondere Beachtung verdienen.

Nachdem Yarrow noch bemerkte, dass die Intensität der Vibrationen an den verschiedenen Stellen des Schiffskörpers variire, indem an manchen derselben die Vibrationen excessiv, an anderen, den sogenannten Knotenpunkten, aber gleich Null sind, überging er zur Besprechung seiner einschlägigen Versuche. Dieselben haben ergeben, dass die Vibrationen der grössten Postdampfer durch die Anbringung von einigen hundert Kilogramm beseitigt werden können, wenn bei dem Entwurfe der Maschinen auf Gehänge Rücksicht genommen werden würde.

Als einen Beweis für die Richtigkeit der aufgestellten Bahauptungen führte der Vortragende der Versammlung ein Modell vor, welches das Gerippe einer Dreifach-Expansionsmaschine repräsentirte und aus der Kurbelwelle, sowie aus den drei Kolben sammt Kolben- und Pleuelstangen bestand. Die Gewichte der Kolben mit ihrem Gestänge waren einer Dreifach-Expansionsmaschine gemäss proportionirt. An den beiden Enden der Welle befanden sich die Excenter für die Gehänge, welchen entsprechende Führungen eine auf- und abgehende Bewegung gestatteten. Das Modell war in einem Rahmen auf zwei Spiralfedern aufgehängt. Die Welle konnte durch ein biegsames Drahtstück zum Rotiren gebracht werden. Wenn die Gehänge nicht angebracht waren und die Welle gedreht wurde, traten sofort beträchtliche Schwingungen des aufgehängten Modelles auf, trotzdem dass das Gewicht der Kurbeln und eines Theiles der Pleuelstangen durch rotirende Gewichte ausbalancirt war. Sobald aber die Gehänge zur Anwendung kamen, hörten die Schwingungen des Modelles vollständig auf.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Görz nach Haidenschaft. (Trassenrevision.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Görz hat die Trassenrevision in Betreff des Projectes des Landesausschusses der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradisca für eine Localbahn von Görz nach Haidenschaft für den 4. Juli anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann in Görz. [G.-I.-Z. 12.592.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Brünn-Prerau: Vergrösserung und Umgestaltung des Bahnhofes Brünn; politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Vergrösserung und Umgestaltung des Bahnhofes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Brünn für den 3. Juli anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Freiherr v. Hein betraut. [G.-I.-Z. 11.944.]

— (Brückenverstärkung.) Die Brücke über den Marchfluss in km 74·798 der Strecke Kojetein—Chropin wird verstärkt. [8. Juni, Z. 22.477.]

— (Linie Lundenburg—Zellerndorf: Errichtung einer Haltestelle.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 12. Mai durchgeführten Localcommission wurde bei dem Wächterhause Nr. 73, zwischen den Stationen Nicolsburg und Neusiedl eine Personen-Haltestelle mit der Bezeichnung „Guttenfeld" errichtet. [10. Juni, Z. 27.522.]

— (Linie Nezamislitz—Sternberg: Errichtung einer Wartehalle in Blatze.) Beim Wächterhause Nr. 79 der Haltestelle Blatze wird eine offene Wartehalle mit einem heizbaren Warteraum errichtet. [8. Juni, Z. 29.790.]

— (Brückenverstärkung.) Die mittlere Oeffnung der Marchbrücke in km 98·73 der Linie Nezamislitz—Sternberg erhält eine stärkere Eisenconstruction. [1. Juni, Z. 24.373.]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Linie Wien—Wr.-Neudorf: Administrationsgebäude und Kanzleilocale auf dem Frachtenbahnhofe in Matzleinsdorf.) Auf dem neuen Frachtenbahnhofe in Matzleinsdorf wird ein Administrationsgebäude und ein Kanzleilocale hergestellt. [14. Juni, Z. 31.222.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Fahrplanänderung in der Strecke Neu-Zagórz—Chyrów—Przemysl.) Mit dem 15. Juni sind im Verkehre der personenführenden Züge in der Strecke Neu-Zagórz—Chyrów—Przemysl folgende Aenderungen eingetreten: Die Abfahrt des Zuges Nr. 1217 von Neu-Zagórz wurde auf 8 U. 50 M. Früh vorgelegt und trifft derselbe in Chyrów um 10 U. 56 M. Vorm. ein; in letzterer Station findet dieser Zug Anschluss an den neuen Zug Nr. 2021, dessen Abfahrt von Chyrów um 11 U. 4 M. Vorm. und dessen Ankunft in Przemysl um 12 U. 8 M. Nachm. erfolgt. Zug Nr. 2021 findet in Przemysl wieder Anschluss an den Schnellzug Nr. 3 nach Lemberg (Ankunft 2 U. 32 M. Nachm.) und an den Personenzug Nr. 16 nach Krakau (Ankunft 8 U. 20 M. Abends).

— (Eröffnung der Haltestelle Křimitz.) Am 1. Juli wird die Haltestelle Křimitz zwischen den Stationen Pilsen und Tuschkau-Kosolup der Strecke Wien—Eger für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet; die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst.

Nachrichten aus Ungarn.

Szamosthal-Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Nachtrag zur Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 72 vom 16. Juni verlautbart den Wortlaut eines zufolge Allerhöchster Entschliessung Wien ddo. 17. Mai 1893 erflossenen Nachtrages zur Concessions-Urkunde der als zweitclassige Bahn erbauten und eingerichteten Linien der Szamosthal-Eisenbahn-Actiengesellschaft, d. i. der Linien Koloszvár (Klausenburg), bezw. Apahida—Szamos-Ujvár—Dées (G.-A. XXXII ex 1880), Dées—Besztercze (G.-A. XXXIV ex 1884) und Dées—Zila (G.-A. XI ex 1889). Diesem Nachtrage zufolge wird der Szamosthal-Eisenbahn-Actiengesellschaft die Bewilligung ertheilt, ihr derzeit mit 6,388.175 fl. bemessenes Capital um 1,300.000 fl., d. i, auf 7,683.175 fl. zu erhöhen. Dieser Capitalszuwachs per 1,300.000 fl. ist successive, und zwar nach vorhergehend erwirkter Genehmigung des kgl. ungar. Handelsministers zu verwenden, bezw. zu Gunsten der Betriebslinie Apahida—Dées—Besztercze der Gesellschaft zu investiren und sind hievon 390.678 fl. für Nachtrags- und Vervollständigungsarbeiten auf der genannten Linie und 909.322 fl. für Brückenbauten und Stationserweiterungen bestimmt. Massgebend war, dass das Ausmass der Leistungsfähigkeit der genannten Eisenbahn durch diese Nachtragsarbeiten für alle Fälle wesentlich erhöht werden wird.

Eisenbahn-Projecte. (Verlängerung der Dauer einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelminister hat mit Erlass vom 13. Juni 1893, Z. 38.439/III, die seinerzeit mit Erlass vom 1. Juni 1892, Z. 28.897, dem Vicegespan des Comitates Zólyom (Sohl), Carl Csipkay und dem Dr. Béla Tillers im Sinne der bestehenden Normen ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnetes Localbahnnetz auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert, und zwar:

a) für eine von der Station Beszterczebánya (Neusohl) der Linie Zólyom (Altsohl)—Beszterczebánya (Neusohl)—Zólyom-Brézó (Bries) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Elesd, Szent-Jakab (Jakobfalva), Olmányfalva, Alsó-Hermánd, Felsö-Hermánd und von dort über Also-Stubnya, Stubnya-Fürdö (Bad Stubnya) in der Station Stubnya mit der Linie Budapest—Hatvan—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende Linie;

b) für eine von der Station Suczatö der Linie Zólyom—Beszterczebánya—Zólyom-Brézó abzweigende und diese in der Gemarkung der Gemeinde Mosód und weiterhin über Koritnicza, Koritnicza-Fördö (Bad Koritnicza), Oszada und Fehérpatak in der Station Roszahegy (Rosenberg) mit der Linie Oderberg—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verbindende Linie;

c) eine von Roszahegy in Fortsetzung der Linie b) abzweigende, über Likova, Olah-Dubova, Jaszenowa, Felsö-Kubin, Knyazta, Mokrágy, Arva-Váralya, Alsó-Lehota, Felsö-Lehota, Paraszt-Dubova, Dluba, Kriva, Podbjel, Niszna und die Gemarkung der Gemeinde Kraszna-Horka bis Turdossin führende Linie;

d) für eine von der zukünftigen Station Turdossin in Fortsetzung der Linie c) einerseits in nordwestlicher Richtung über Usztya, Zsabinecz, Szlanicza, Zubrohlava und die Gemarkung der Gemeinde Rapcsa bis Pólhora (im Comitate Arva nächst der ungarischen Landesgrenze) führende Linie;

e) für eine von Turdossin in Fortsetzung der Linien c) und d) andererseits in nordöstlicher Richtung über Trytena und die Gemarkung der Gemeinde Chizne bis Jablonka im Comitate Arva nächst der ungarisch-galizischen Landesgrenze führende Linie;

f) für eine von der Endstation Zólyom-Brézó der Linie Zólyom—Beszterczebánya—Zólyom-Brézó und der projectirten Linie a) abzweigende und diese über Olaszka, Bréznobánya (Bries), Mihálytelek und die Gemarkung der Gemeinde Erdököz in der Endstation Tiszolcz (Theissholz) mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Feled—Tiszolcz verbindende Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1892, Vorconcession Post 1 a—f).

Projectirte Strassenbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Herkules-Fürdö bis zum Curorte Herkulesbad. (Politisch-administrative Begehung.) Am 8. Juni fand unter Führung des technischen Rathes Julius Bodnár des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Comitats- und Gemeindebehörden, sowie der Generalpachtung des Herkulesbades die politisch-administrative Begehung einer von der Station Herkulesfürdö (Herkulesbad) der Linie Marcbegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus bis zum Cur- und Badeorte Herkulesbad und von dort aus bis zum Gipfel des Damogedberges projectirten Strassenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 72 ex 1891) statt. Die Bahn wird von der Generalpachtungs-Unternehmung des Curortes, d. i. der Sparcassa des Temeser Comitates, finanzirt und gebaut werden.

Projectirter Bau einer von Töke-Terébes aus bis zur ungar.-galiz. Landesgrenze führenden Localbahn. (Beschlussfassung.) Die Interessenten der Comitate Szemplén und Sáros haben den Bau einer Localbahn beschlossen, welche von der Station Töke-Terebes (nächst Legenye-Mihály) der Linie Sátorálya-Ujhely—Mezölaborcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigend, im Thale des Ondava-Flusses bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze geführt werden soll. Von Nagy-Mihály aus sind zwei Varianten in Aussicht genommen, deren eine zufolge die Trasse, ohne das Ondavathal zu verlassen, über Dobra und Strupka bis Felsö-Szvidnik, die andere aber, bei Nagy-Mihály das Ondavathal verlassend, im Thale des in die Ondava einmündenden Topoly-Flusses über Hanusfalu und Girált bis Bartfa (Bartfeld) zum Anschlusse an die im Bau begriffene Linie Eperjes—Bartfa (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 74 und 100 ex 1892) führen soll.

Ausland.

Deutsches Reich. (Neuauflage der Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands.) Im Reichs-Eisenbahnamt ist die Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands in 6 Blättern neubearbeitet und zugleich ein Verzeichniss der Deutschen Eisenbahnen und ihrer Stationen aufgestellt worden. Die Karte ist gleich der früheren im Massstab 1:1,000.000 entworfen. Ihre Längengrade sind aber nicht mehr von dem Meridian von Ferro gezählt, sondern beginnen mit Rücksicht auf die durch das Reichsgesetz vom 12. März erfolgte Einführung der Mitteleuropäischen Zeit mit dem Meridian von Greenwich. Der Inhalt der Karte hat nach verschiedenen Richtungen eine Erweiterung erfahren. Ausser den neueröffneten Strecken und den durch Landesgesetze oder Concessionen zum Ausbau genehmigten Eisenbahnprojecten ist eine grosse Anzahl bisher fehlender Stationen bei den älteren Strecken nachgetragen worden. Der Raum hiefür wurde durch Verschmälerung der die Bahnen darstellenden Linien gewonnen: eine Aenderung, die es auch ermöglichte, die Einführung der einzelnen Linien in die Hauptknotenpunkte deutlicher zur Anschauung zu bringen. Neben der deutschen Reichsgrenze sind jetzt auch die Grenzen der Bundesstaaten durch Farbe gekennzeichnet. Den in grösseren Massstäben entworfenen Nebenkarten ist eine weitere, die Eisenbahnen im Königreich Sachsen darstellend, hinzugefügt worden. Räumlich wurde die Karte namentlich nach Westen und Süden ausgedehnt, um den östlichen Theil Englands bis London, Frankreich bis in die Gegend von Tours, sodann die Schweiz und einen Theil von Oberitalien mit den Alpenübergängen und endlich die ungarische Hauptstadt aufnehmen zu können.

Während früher die Eisenbahnen und ihre Stationen am Rande der Karte aufgeführt waren, ist jetzt ein Verzeichniss dieser zum ersten Mal als besonderes Druckheft beigegeben worden. Um das Aufsuchen der Stationen auf der Karte zu erleichtern, sind die durch die Meridiane und die Parallelkreise gebildeten Felder durch Buchstaben bezeichnet, auf die in dem Stationsverzeichnisse hingewiesen ist.

Preussen. (Einrichtung einer Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte.) Am 24. Juni wurde auf dem Personenbahnhofe in Stettin eine dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Stettin) zu Stettin unterstellte Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte eröffnet. Dieselbe ist mit den gangbarsten Sorten von Fahrscheinen ausgerüstet und befugt, alle bei ihr eingehenden Anträge wegen Zusammenstellung von Fahrscheinheften selbstständig zu erledigen.

Hessen. (Frachtermässigung für Futter- und Streumittel.) Mit Rücksicht auf die bestehende Futternoth hat das grossh. Ministerium der Finanzen den Verwaltungen der Oberhessischen Eisenbahnen und der Main-Neckar-Bahn die Ermächtigung ertheilt, bis Ende September für Futter- und Streumittel, welche in Wagenladungen als Frachtgut auf hessischen Stationen eintreffen und an landwirthschaftliche Bezirksvereine, Ortsvereine, Consumvereine oder an Gemeinden adressirt sind, auf den hessischen Strecken eine Ermässigung im Betrag eines Drittels der Fracht zu gewähren. Die gleiche Ermässigung wurde mit Genehmigung der grossh. Regierung von den Verwaltungen der Hessischen Ludwigsbahn und den Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb gewährt.

Elsass-Lothringen. (Frachtermässigungen für Torfstreu, Torfmull und Futtermittel.) Die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen ist ermächtigt worden, für Torfstreu und Torfmull für die Zeit bis zum 1. September und für die in der allgemeinen Güterclassification des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs den Specialtarifen zugewiesenen Futtermittel bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg bis auf Weiteres ausserordentliche Frachtermässigungen einzuführen.

Russland. (Annahme von Frachtbriefen mit ungenauen oder unvollständigen Adressaugaben.) Mit Circular-Verfügung vom 24. April [6. Mai] hat das Ministerium der Verkehrs-Anstalten die Eisenbahn-Gesellschaften Russlands angewiesen, Güter nicht deshalb von der Beförderung zurückzuweisen, weil auf dem beigegebenen Frachtbrief die näheren Angaben zur Adresse des Empfängers fehlen (Staat, Stadt, Weiterbeförderungs-Stationen, Strasse, Hausnummer). Das Ministerium hat dagegen den Eisenbahn-Gesellschaften anempfohlen, keinerlei Haftpflicht für den Mangel von Angaben in der vorbezeichneten Richtung zu übernehmen, da der Absender allein für die Folgen von Unterlassungen haftbar sei.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 6.]

— (Stand des Baues der Sibirischen Eisenbahn.) Am 16. Februar hat die 2. Sitzung des Comités zum Baue der Sibirischen Eisenbahn stattgefunden. Der Berathung unterlag die Denkschrift des Ministers der Verkehrswege über die Richtung der mittelsibirischen Eisenbahnstrecke. Die Versammlung erachtete, dass die gewählte Richtung über die Städte Atschinsk, Krassnojarsk, Kansk und Nischneudinsk in technischer und wirthschaftlicher Beziehung am zweckmässigsten sei, und beschloss, die Vorlage des Ministers zu bestätigen und denselben zu ermächtigen, nothwendigen Falles kleinere, durch technisch bauliche Erwägungen angezeigte Abweichungen von der projectirten Richtung: von Kriwoschtschekowo am Ob, mit einer Kreuzung der Linie Tomsk—Atschinsk bei Mariinsk, nach Atschinsk, Krassnojarsk, Kansk, Nischneudinsk und Irskutsk, vorzunehmen. Ferner wurde beschlossen, die Inangriffnahme der Bahnarbeiten auf der Linie Omsk—Irkutsk im Jahre 1893 und die Anlage stabiler Brücken über die Flüsse Irtysch, Ob nnd Jenissej, endlich die Durchführung sämmtlicher Arbeiten unmittelbar in Kronsrechnung. Obiges Gutachten hat bereits die kaiserliche Genehmigung erhalten. Es dürfte jedoch der Bau der Strecke Tschelabinsk—Krassnojarsk kaum vor dem Herbste 1896 beendigt sein und dann erst der auf vier Jahre berechnete Bau der Strecke Krassnojarsk—Irkutsk begonnen werden können, da die Beschaffung und Organisirung von Arbeitskräften auf Schwierigkeiten stossen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Gisela“ nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2643 T. Gehalt ist am 21. Mai mit 6 Passagieren und 1358 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz und 805 Stück verschiedener Holzgattungen von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 12 Colli Kurzwaaren, 25 Colli Esswaaren, 315 Colli Mehl, 1 Collo Musikinstrumente, 1 Collo Kleider, 2 Colli Schuhwaaren, 66 Colli Zucker; nach Soerabaya 300 Colli Mehl, 3 Colli Mützen, 36 Colli Papier, 584 Colli Erdwachs, 310 Colli Mehl, 10 Colli Garne, 4 Colli Manufacte, 5 Colli Glasperlen; nach Samarang 290 Colli Erdwachs, 5 Colli Manufacte; nach Padang 50 Colli Mehl; nach Suez 6 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Manufacte; nach Gedda 8 Colli Manufacte, 6 Colli Metallwaaren, 8 Colli Porzellanwaaren, 720 Colli Zucker, 40 Colli Zündhölzer, 10 Colli Esswaaren; nach Aden 56 Colli Papier, 6 Colli Manufacte, 22 Colli Glasperlen, 10 Colli Schuhwaaren; nach Hodeidah 7 Colli Metallwaaren; nach Zanzibar 70 Colli Bier, 20 Colli Papier, 12 Colli Metallwaaren, 91 Colli Glasperlen; nach Massaua 1 Collo Schuhwaaren; nach Quilimane 9 Colli Baumwollwaaren; nach Bombay 43 Colli Knöpfe, 839 Colli Papier, 45 Colli Kurzwaaren, 45 Colli Baumwollwaaren, 499 Colli Farben, 51 Colli Garne, 6 Colli Musikinstrumente, 89 Colli Lampen, 110 Colli Manufacte, 206 Colli Metallwaaren, 53 Colli Holzwaaren, 12 Colli Spiritus, 324 Colli Glasperlen, 10 Colli Mützen, 20 Colli Esswaaren, 125 Colli Glaswaaren; nach Bushire 10 Colli Porzellanwaaren, 74 Colli Zündhölzchen; nach Bagdad 3 Colli Banmwollwaaren, 6 Colli Metallwaaren, 14 Colli Manufacte; nach Bapeanahi 38 Colli Papier; nach Colombo 15 Colli Papier, 4 Colli Manufacte; nach Rangoon 5 Colli Kurzwaaren, 19 Colli Baumwollwaaren, 23 Colli Metallwaaren; nach Madras 139 Colli Papier, 5 Colli Garne, 20 Colli Lampen, 7 Colli Manufacte, 21 Colli Metallwaaren, 10 Colli Holzwaaren, 34 Colli Glasperlen; nach Calcutta 13 Colli Knöpfe, 335 Colli Papier, 42 Colli Kurzwaaren, 198 Colli Baumwollwaaren, 60 Colli Garne, 5 Colli Musikinstrumente, 31 Colli Lampen, 100 Colli Manufacte, 139 Colli Metallwaaren, 9 Colli Holzwaaren, 268 Colli Glasperlen, 20 Colli Spiritus, 45 Colli Glaswaaren. 9 Colli Spielkarten; nach Penang 1 Collo Mützen, 6 Colli Papier, 25 Colli Baumwolle; nach Singapore 2 Colli Mützen, 115 Colli Bier, 272 Colli Papier, 16 Colli Baumwollwaaren, 24 Colli Mnnufacte, 88 Colli Metallwaaren, 50 Colli Glasperlen; nach Batavia 81 Colli Erdwachs, 20 Colli Kurzwaaren, 18 Colli Manufacte; nach Macassar 50 Colli Mehl; nach Hongkong 380 Colli Stahl, 23 Colli Papier, 43 Colli Kurzwaaren, 134 Colli Esswaaren, 3 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Manufacte, 60 Colli Seife, 30 Colli Wein, 700 Colli Zündhölzer; nach Manila 500 Colli Bier, 59 Colli Papier, 8 Colli Baumwollwaaren, 36 Colli Garne, 5 Colli Metallwaaren, 26 Colli Seife; nach Shanghai 2 Colli Metallwaaren, 43 Colli Seife; nach Kobe 5 Colli Baumwollwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 799.351 fl. ö. W.

Canalbau - Project Donau - Save. (Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister dem Magnatenhaus-Mitgliede Coloman Mixich im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen von Vukovár aus die Donau mit der Save bei Samac verbindenden Schiffahrtscanal auf die Dauer eines Jahres ertheilt. Der projectirte Canal durchschneidet die Comitate Szerem (Syrmien, in Croatien-Slavonien) und Vinkovcze (ehemals Militärgrenze, Bróder Regimentsbezirk).

Fiumaner Hafenverkehr. (Einberufung einer gemischten Commission zur Berathung von auf den Eisenbahnverkehr bezüglichen Fragen.) Der stetig zunehmende Import- und Exportverkehr am Fiumaner Handelsplatze liefert, wie aus Budapest berichtet wird, dem Hafen eine Güterbewegung, welcher gegenüber die im Hafenbereiche etablirten Eisenbahnanlagen bei weitem nicht mehr genügen, so dass fortwährend Waarenstauungen sich ergeben, welche die rechtzeitige Abfertigung der unter Ladung befindlichen Dampfer beeinträchtigten. Ueber Veranlassung des kgl. ungar. Handelsministers wurde nun in Gemeinschaft mit der Fiumaner Handelskammer eine gemischte Commission eingesetzt, deren Aufgabe es ist, im Einvernehmen mit der Hafenbehörde Vorschläge zur Sanirung der zu constatirenden Uebelstände zu erstatten, welche dem von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen auszuarbeitenden Kostenvoranschlage für Erweiterungsbauten etc. als Basis dienen werden.

Franzenscanal-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 3. Juni fand in Budapest die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Franzenscanal-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 76 ex 1892) unter Vorsitz des Directions-Vicepräsidenten Grafen Alex. Károlyi statt; die Regierung war durch den Geheimen Rath Graf Eugen Zichy vertreten. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Directionsbericht über die Gestion im Lanfe des Betriebsjahres 1892 zur Verlesung. Diesem zufolge betragen A. die Activa: Alter Franzenscanal fl. 3,229.936·28, Kis-Sztapár-Neusatzer Bewässerungs- und Schiffahrtscanal fl. 6,017.356·27, Baja-Bezdáner Speisecanal fl. 3,995.663·59, Bewässerungsanlage fl. 7647·65, Entwässerungsanlage fl. 1662·16, Werkzeuge fl. 130.028·30, Materialien fl. 15.487·60, im Portefeuille befindliche eigene Actien lit. B fl. 7000, Casse im Centrum und in den Bezirkscassen fl. 11,364·65, Guthaben bei der Pester Ungarischen Commercialbank fl. 82.362·33, bei der Commercialbank zu Gunsten der Prioritätenbesitzer fl. 65.552.17, bei der Pester Vaterländischen Sparcasse fl. 444·15, diverse Debitoren fl. 18.942·87·5, landwirthschaftliche Producte fl. 1207·05, Werthpapiere fl. 2001·68, 1892er Schlussrechnung fl. 4,506.870·93·5, Totale fl. 18,094.527·69. — B. Die Passiva: Prioritäts-Obligationen fl. 5,000.000, Actien lit. A fl. 4,534.000, detto lit. B fl. 4,018.000, zusammen fl. 13,552.000, alter Franzenscanal fl. 600, Cautionen fl. 8053.64, Hilfsfond fl. 444·05, Wechsel fl. 8100, Couponeinlösungs-Conto fl. 4,525.330, Totale fl. 18,094.527·69. C. Der Reingewinn fl. 94.726·98, wonach ein Plus von fl. 11.221·15 resultirt. Unter den obwaltenden Verhältnissen ist das Resultat um so mehr als befriedigend zu bezeichnen, als die vorjährige Ernte in den Gegenden entlang dem Franzenscanal eine mittelmässige und der Verkehr in den Herbstmonaten in Folge der Cholera vollständig unterbunden war. — Der Bericht gibt der Hoffnung Ausdruck, dass die Regierung, nachdem das Eisenbahnnetz genügend entwickelt ist, ihre Aufmerksamkeit nunmehr den Wasserstrassen, resp. dem Bau und der Entwicklung von Canälen zuwenden wird. Wenn es auch nicht möglich war, betreffend die Rentabilität die Wünsche der Actionäre zu befriedigen, kann doch — wie der Bericht ausführt — behauptet werden, dass die vom Aerar beim Franzenscanal elocirten Capitalien im Wege des wohlfeilen Massentransportes, durch Schaffung neuer Industrien und deren Entwicklung reiche Zinsen bringen. Dies beweist am besten der Umstand, dass von Bács-Földvár bis Neusatz sieben Kunstmühlen bestehen, dass die grossen ärarischen Reisanlagen prosperiren, dass das Bácser Comitat mit grossen Steinstrassen versehen ist, dass weiter mit Benützung des Wassers im Franzenscanal eine Hanfaufarbeitungs-Fabrik in Szivácz ins Leben gerufen wird etc. — Die Pläne, betreffend die Verlegung der Canalmündung nach Alt-Becse [O-Becse] (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96 ex 1892 und 40 ex 1893) wurden der Regierung bereits zur Genehmigung vorgelegt. Die Direction beantragt, den Besitzern der Prioritäts-Obligationen $1^1/_2$ pCt. auszubezahlen und den Restbetrag auf neue Rechnung vorzutragen. — Die Generalversammlung nahm den Bericht zur Kenntniss, ertheilte das Absolutorium und schritt zur Vornahm der Ersatzwahlen.

Ungarische Rhederei-Actiengesellschaft „Orient" in Fiume. (Uebernahme eines in England construirten Dampfers.) Die am 18. Mai in Fiume constituirte Ungarische Rhederei-Actiengesellschaft „Orient" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61) hat in England einen neuen Dampfer käuflich erworben, und fanden bereits auf der Werftrhede von West-Hartlepool der Schiffbau-Firma W. Gray, Geschwindigkeitsproben mit dem allen Anforderungen der modernen Schiffbau-Technik entsprechend construirten und elegant ausgestatteten Dampfer mit bestem Erfolge statt. Diese Proben ergaben zehn Meilen für Fahrten gegen Wind und Strömung und zwölf Meilen mit denselben, und dass folglich der Dampfer definitiv angenommen ist. Der neue Dampfer führt den Namen „Burma"; er ist aus Stahl und mit Triplex-Expansion, hat 3078 Registertonnen Gehalt brutto und 2004 Registertonnen Gehalt netto, und es wird für eine Ladungsfähigkeit von 4615 Tonnen, inclusive Kohlenvorrath, garantirt. Die Direction des „Orient" sandte bereits den zukünftigen Capitän des „Burma", sowie die Schiffsofficiere und Bemannung zur Uebernahme des Dampfers nach West-Hartlepool und wird derselbe in den auf Abreise anzulaufenden Häfen mit Waare für Indien beladen werden.

England. (Fahrzeiten der transatlantischen Dampfer.) Mit Rücksicht auf den durch die Columbische Ausstellung veranlassten regeren Verkehr mit New-York erscheint es von Interesse, dass nicht nur die englischen Bahnen sich bemühen, durch Aenderung ihrer Fahrpläne die Reisedauer thunlichst abzukürzen, sondern dass auch Seitens der Dampfergesellschaften Anstrengungen gemacht werden, um die Seefahrt zu beschleunigen. Die schnellsten Ueberfahrten wurden bisher von folgenden Schiffen bewirkt:

1. „City of Paris" im October 1892, Fahrzeit: 5 Tage, 14 Stunden, 24 Minuten, durchschnittlich zurückgelegt 20·7 Knoten per Stunde.
2. „Teutonic" im August 1891, Fahrzeit: 5 Tage, 16 Stunden, 31 Min., durchschnittliche Geschwindigkeit 20·35 Knoten per Stunde.
3. „Majestic" im Juli 1891, 5 Tage, 18 Stunden, 31 Min., 20·11 Knoten per Stunde.
4. „City of New York" im October 1890, 5 Tage, 21 Stunden, 19 Min., 19·63 Knoten per Stunde.

Der erst vor Kurzem von seiner ersten Fahrt zurückgekehrte neue Dampfer „Campania" der Cunard-Linie legte dieselbe mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 21·2 Knoten per Stunde zurück und erreichte an einem Tage sogar eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 22 Knoten per Stunde. Diese Bemühungen der englischen Dampfergesellschaften wurden in letzter Zeit noch weiters durch die Entstehung der ersten amerikanischen Paketboot-Gesellschaft rege erhalten, indem diese letztere jetzt mit neuen kräftigeren Dampfern den Verkehr zwischen New-York und Southampton (an Stelle der alten Inman-Linie) aufgenommen hat. [„Railway News."]

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 20. Juni bei der Firma

„K. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn"

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft in Folge Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 31. Juli 1890 und der seither stattgefundenen Einlösung der k. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn durch den Staat in Liquidation befinde, dass als Liquidatoren Franz Regenhart Ritter von Zápory, Fabriksbesitzer in Wien; Anton Melzer, Kaufmann in Wien; Dr. Josef Mündel Ritter von Feldberg, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien; Dr. Johann Stirner, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, und Dr. Franz Liharzik, k. k. Hofrath in Wien, fungiren, dass die Liquidirungsfirma lautet: „K. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn in Liquidation" und collectiv in der Art gezeichnet wird, dass unter die von wem immer geschriebenen oder mit Stampiglie vorgedruckten Worte: „K. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn in Liquidation" je zwei Liquidatoren ihre Namen schreiben.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zusammenstellung der Ergebnisse der von den Vereinsverwaltungen in der Zeit vom 1 October 1889 bis dahin 1890 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben.) Die vorbezeichnete, Seitens des technischen Ausschusses des Vereins bearbeitete „Zusammenstellung" ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die zum Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld gehörenden Strecken Marienheide—Gummersbach (8·2 km) und Gummersbach—Dieringhausen (5·7 km), von denen die erstgenannte Strecke am 1. Juli und die andere am 1. October dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen.) Das neue Verzeichniss Nr. 82 (Ungar. Staatseisenbahnen), ferner je der I. Nachtrag zu den Verzeichnissen Nr. 8 (Elsass-Lothringische Eisenbahnen), Nr. 22 (grossh. Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn) Nr. 75 (priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) und der XII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" sind von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ausgegeben und vertheilt worden. Durch das neue Verzeichniss Nr. 82 werden das im Juni 1889 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen, ferner das Verzeichniss Nr. 65 (Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn) und Nr. 75 b (Ungar. Netz der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) aufgehoben.

— (Uebereinkommen über die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck, sowie von Fahrzeugen und lebenden Thieren.) Der Sonderabdruck des vorbezeichneten Uebereinkommens ist unter Aufhebung des im December 1892 ausgegebenen bezüglichen Sonderabdrucks neu aufgelegt worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXIX. Stückes.) Das am 19. Juni herausgegebene LXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2229: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 18. Juni 1893, Z. 77.100, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus dem Gebiete der kgl. ungar. Freistadt Pressburg nach Böhmen.

Nr. 2230: Verfügung des kgl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln, betreffend die Gestattung der Einfuhr von lebenden Schweinen aus Oesterreich-Ungarn in das Schlachthaus zu Beuthen O. S. auch über Oderberg—Ratibor.

— (Inhalt des LXXX. Stückes.) Das am 24. Juni herausgegebene LXXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2231: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 23. Juni 1893, Z. 43.203, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Rindern aus dem Comitate Eisenburg (Vas) in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 2232: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 21. Juni 1893, Z. 8412, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus dem Comitate Eisenburg in Ungarn nach Krain.

Nr. 2233: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 21. Juni 1893, Z. 9688/VIII, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus dem Comitate Eisenburg in Ungarn nach Oberösterreich.

Nr. 2234: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 21. Juni 1893, Z. 15.840, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus dem Gebiete der kgl. ungar. Freistadt Pressburg nach Steiermark.

— (Inhalt des LXXXI. Stückes.) Das am 26. Juni herausgegebene LXXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2235: Verfügung des kgl. bayer. Staatsministeriums des Innern vom 31. Mai 1893, Z. 8921, wonach bei der Einfuhr von Kälberkühen von der Beibringung eines eigenen Ursprungszeugnisses für das zur Kuh gehörige Kalb abgesehen wird.

Nr. 2236: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 16. Juni 1893, Z. 9983, betreffend das Verbot des Einbringens von in Czernowitz verladenen Schweinen in die Confinirungsanstalten Biala und Krakau.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliesung vom 21. Juni d. J. dem Rathe der Seebehörde in Triest Dr. Franz Freiherrn Strobach von Kleisberg taxfrei den Titel und Charakter eines Hofrathes allergnädigst zu verleihen geruht. Bacquehem m. p.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Hanpt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.

Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 7.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER. Theaterplatz 16.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe.
VOITERSREUTH.		

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. ILMENAU in Thüringen. SAALFELD a/S. in Thüringen. MÜHLHAUSEN in Thüringen. SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- nnd Znfuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst nnd Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.

Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentnr der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA,
DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Speditiou und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft **Aussig** nnd **Bodenbach.**
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft,
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

J. Schnberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition, Commission und Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladungen; Verzollungen, Transit-Expeditionen. Einlagernngen zu billigen Preisen.
Specialdienst nach Budapest.
Uebersiedlnngen mittelst Patent-Möbelwagen.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertigung nnter billigsten Bedingungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition nnd Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Katarakten-Zuschläge.

Vom 15. August 1893 angefangen bis zum Schlusse der Schiffahrt werden wegen der schwierigen Betriebsverhältnisse auf der Kataraktenstrecke Moldova — Drenkova—Orsova—Turn-Severin ohne Rücksicht auf die jeweiligen Wasserstandsverhältnisse für Kaufmannsgüter aller Art (ausgenommen complete Schleppladungen von Getreide, Holz, Kohle und sonstigen Massenartikeln, für welche specielle Vereinbarungen getroffen werden) „Katarakten-Zuschläge", welche auch die Kosten der für Schifftungen erwachsenden Auslagen umfassen, berechnet, und zwar:

I. Thalverkehr.

a) Im Verkehre mit Milanovatz und Orsova.

Für Eilgüter und sperrige Güter	24	Kreuzer	B.-N.,	bezw.	40	Pfennige,	bezw.	50	Centimes
„ Güter der Classe I	12	„	„	„	20	„	„	25	„
„ „ „ „ A	7	„	„	„	12	„	„	15	„
„ „ „ „ B	5	„	„	„	8	„	„	10	„

b) Im Verkehre mit allen unterhalb Orsova gelegenen Stationen.

Für Eilgüter und sperrige Güter	48	Kreuzer	B.-N.,	bezw.	80	Pfennige,	bezw.	100	Centimes
„ Güter der Classe I	24	„	„	„	40	„	„	50	„
„ „ „ „ A	14	„	„	„	24	„	„	30	„
„ „ „ „ B	10	„	„	„	16	„	„	20	„

II. Bergverkehr.

a) Im Verkehre von allen unterhalb Orsova gelegenen Stationen nach Orsova.

Für Eilgüter und sperrige Güter	24	Kreuzer	B.-N.,	bezw.	40	Pfennige,	bezw.	50	Centimes
„ Güter der Classe I	12	„	„	„	20	„	„	25	„
„ „ „ „ A	7	„	„	„	12	„	„	15	„
„ „ „ „ B	5	„	„	„	8	„	„	10	„

b) Im Verkehre von allen unterhalb Orsova gelegenen Stationen nach ober Orsova gelegenen Bestimmungsstationen.

Für Eilgüter und sperrige Güter	48	Kreuzer	B.-N.,	bezw.	80	Pfennige,	bezw.	100	Centimes
„ Güter der Classe I	24	„	„	„	40	„	„	50	„
„ „ „ „ A	14	„	„	„	24	„	„	30	„
„ „ „ „ B	10	„	„	„	16	„	„	20	„

Die Berechnung erfolgt Seitens der Aufgabsstation auf Grund der normalen Waarenclassification (Seite 19—30 des Hanptttarifes vom Jahre 1891) für je angefangene 100 kg vollgenommen, und zwar in jener Valuta, in welcher der anzuwendende Tarif normirt ist.

Demgemäss ist auch für die declassificirten oder zu besonders ermässigten Frachtsätzen zur Abfertigung gelangenden Güter der Zuschlag nur auf Grund der normalen Classification zu berechnen.

Mit der Aufdrückung des Expeditionsstempels auf dem Frachtbriefe Seitens der Aufgabsstation ist die Uebernahme des Gutes bewerkstelligt und ist daher für solche Sendungen ab 15. August 1893 der „Katarakten-Zuschlag" zu verrechnen.

Die in den früheren Jahren während der Niederwasser-Periode längs der Kataraktenstrecke eingehobenen Lichtungsspesen kommen nicht mehr in Anrechnung, indem die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zur Stabilisirung dieses Verkehres und Ermöglichung einer genauen Frachtencalculation im laufenden Jahre diese Lasten auf sich nehmen und eine theilweise Deckung der bedeutenden Auslagen in den obigen mässigen Zuschlägen suchen will.

Wien, am 30. Juni 1893. [560]

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Verschiebung des Einführungstermines.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 61, vom 30. Mai 1893, verlautbarte Einführung des Ausnahmetarifes für Viehtransporte, Tariftheil IV, Heft 1, erfolgt nicht am 1. Juli 1893, sondern am 1. August 1893.

Der vom 15. September 1891 giltige Tariftheil II, Heft 7, bleibt sammt Nachtrag I bis Ende Juli 1893 in Wirksamkeit.

Wien, am 26. Juni 1893. [561]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag IV zum Tarife Theil II, Heft 4.

Am 1. August 1893 tritt der Nachtrag IV zu dem ab 1. Februar 1892 giltigen Tarife Theil II, Heft 4. für den oben genannten Verband in Kraft. Dieser Nachtrag enthält Aenderung von Frachtsätzen, Einbeziehung der Station Wien-Lagerhaus und des Freilagers am Schüttl in den Tarif, ferner Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 27. Juni 1893. [562]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Sonstige Nachrichten.

Deutsches Reich. (Ausgabe des zweiten Nachtrages zur Kundmachung 9 des Eisenbahn-Verkehrsverbandes.) Am 1. Juli wird der zweite Nachtrag zur Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes ausgegeben werden, welcher verschiedene Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands enthält, welche zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen geeignet sind.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Frachtermässigung für diverse Futter- und Streumittel, sowie für Sämereien.) Mit Rücksicht auf den vorhandenen Futter- und Streumangel werden die Frachten für eine Anzahl Futter- und Streumittel, sowie für Sämereien, welche in der Zeit vom 10. Juni bis 30. September auf den Badischen Stationen in Wagenladungen als Frachtgut eintreffen und an landwirthschaftliche Bezirksvereine, Ortsvereine oder Consumvereine oder an Gemeinden adressirt sind, auf den Badischen Bahnstrecken im Rückvergütungswege um ein Drittel ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen die Güterstationen der Badischen Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Einführung des Nachtrages I.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1893 kommt der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderung des Vorwortes.
II. Aenderung des Verzeichnisses der ausser Kraft tretenden Tarife.
III. Besondere Bestimmungen zu der Verkehrsordnung.
IV. Ergänzung der besonderen Tarifvorschriften.
V. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E (Kilometerzeiger).
VI. Ergänzungen und Berichtigungen der Kilometertafel I.
VII. Ergänzungen der Kilometertafel II.
VIII. Ergänzungen zu Abschnitt F (Tariftabellen).
IX. Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen:
  1. Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 1 für bestimmte Stückgüter.
  2. Neuauflage des Ausnahmetarifes Nr. 2 b für Stammholz.
  3. Ergänzungen und Aenderungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Steine.
  4. Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 4 für Spiritus.
  5. Aufhebung, bezw. Neuauflage, des Ausnahmetarifes Nr. 6 (Biertreber).
X. Neuauflage der Tarif- und sonstigen Bestimmungen für den Güterverkehr auf den Bayerischen Vicinal-, Staats- und Localbahnen.
XI. Aenderung von Stationsnamen und sonstige Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes.
XII. Neuauflage des Anhanges.

Bayerisch-Schweizerischer Ausnahmetarif Nr. 5 für Getreide u. s. w. (Verkehr mit N. O. B. u. w.) vom 10. September 1885. (Einbeziehung der Station Eger.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juli wird die Station Eger† in die Classen a und b der Schnitttariftabelle A (Seite 27) mit dem Schnittsatze von je 200 Cts. für 150 kg einbezogen.

Bayerisch-Schweizerischer Ausnahmetarif Nr. 5 für Getreide u. s. w. (Verkehr mit V. S. B.) vom 15. November 1885. (Einbeziehung der Station Eger.) Mit Wirksamkeit ab 1. Juli wird die Station Eger in die Classen a und b der Schnitttariftabelle A (Seite 9) mit dem Schnittsatze von je 200 Cts. für 100 kg einbezogen.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Prolongation der Frachtermässigung für frisches Obst etc.) Die im Jahre 1889 bewilligten Frachtermässigungen für frisches Obst u. s. w. (Tarifanzeiger der Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 46 und 59) finden unter den gleichen Bedingungen auch für die Zeit vom 5. Juni bis Ende December 1893 Anwendung.

F. RINGHOFFER

Waggon- und Tender-Fabrik

MASCHINEN-FABRIK

Eisengiesserei und Kesselschmiede

Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik

Kupferhämmer und Walzwerke.

Hauptniederlassung in **Smichow**
Zweigniederlassungen in **Prag** und **Kamenitz** bei Eule.

Gegründet 1771. — Arbeiterzahl 2300.

(305)

Eisenbahnbedarf.

Alle Arten von **Eisenbahnwagen** für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, **Tender, Tramwaywagen** für Pferde- und Dampfbetrieb, **Reservoirwagen, Pferdewagen, Bier- und Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Schneepflüge, Feldbahnwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, complete Wasserstations-Einrichtungen** etc. etc.

Maschinenfabrikate.

Motoren jeder Art, **Transmissionen, complete Einrichtungen** für Brauereien, Brennereien, Stärkefabriken, Mahl- und Schneidemühlen, Wasserwerke, **vollständige Kühlanlagen** nach Linde's System, **Treber-Trockenanlagen** System Hencke, **Eisengiesserei-Erzeugnisse, Kesselschmiede-Arbeiten** jeder Art.

Kupfer- und Metallwaaren.

Apparate für Spiritus-Brennereien, Spiritus-Raffinerien, Stärkezucker-Fabriken, Bleizucker-Fabriken, Mineral-, Dampf- und Wannenbäder, **Einrichtungs-Armatur-Gegenstände** für Zucker-Fabriken, Brauereien, Färbereien, Liqueur-Fabriken, Stearin-Fabriken etc. etc.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse.

Kupferbleche in allen Dimensionen, **Braupfannbleche, Schalen, Böden, Scheiben, Nagelzain, Kolbenkupfer** für Kupferschmiede, Spengler und Dachdecker.

Prämiirt: Wien 1873 — Paris 1878

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie alle Arten von

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (332)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879. R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1383	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum-Naphta (Benzin aus Petroleum destillirt)	Mähr.-Ostrau Jaslo	Doos, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Aufgabe von 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen	Vom 10. Juli 1893 bis zur tarifmässig. Durchführung, längstens bis 31. December 1893			in Mark 1·99 2·53		Im Kartirungswege		
1384	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	C h y b i	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1893 bis 31. Juli 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	14·0 kr.	11·0 kr.	3·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1385	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Saybusch-Zablocie	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1893 bis 31. Juli 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	20·4 kr.	16·4 kr.	4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1386	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser	Eperjes	Wien St.E.G. u. Wien K.F.N.B.	Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längst. aber bis Ende Dec. 1893	Tarif Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verb.	277·0 kr.	178·7 kr.	98·3 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1387	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Pflastersteine	Einsiedl	Josefstadt-Jaroměř	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	kr. 34·7	kr. 26·4	kr. 8·3	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Jaroměř als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
				Reichenberg					32·4	24·2	8·2			
1388	Südbahn-Gesellschaft		Eisenröthe in Fässern	Hrastnigg	Leoben S.B. transit	Frachtzahlung mindest. nach dem Ladegewichte des verwendet. Wagens. Aufladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	110 Heller	89 Heller	21 Heller	Im Kartirungswege		

Bräuer & Janke

Wien 1/1 Tegetthoffstrasse 7 (Kärntnerhof.)

Schutzmarke

Fabrik chirurgischer Verbandstoffe, Rettungskästen, Tragbahren, Sanitäts-Geräthschaften, Bandagen orthopädischer Apparate und künstlicher Extremitäten. Lager chirurgischer Instrumente, Papiermaché-Artikel, Chirurgische Hart- und Weichgummi-Waaren.

Prämiirt Grenoble 1892 für **Rettungs-** und **Sanitätswesen.**

Klinischer Katalog mit über 1000 Illustrationen gratis und franco.

(362)

Fr. Strelez

Wien, I., Adlergasse Nr. 4

Fabriks-Niederlage aller Sorten

Geschäftsbücher

Copir- und Notizbücher

sowie (358)

Grosses Lager

von sämmtlichen Comptoir - Utensilien.

Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Hydraulischen Kalk- und Portland-Cement-Fabrik

zu **Perlmoos** (vorm. **Angelo Saullich**) in Wien.

1862 London, Preis-Medaille. — 1863 Grosse goldene Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1867 Paris, Erste grosse silberne Medaille. — 1873 Wien, Fortschritts- und Verdienst-Medaille. — 1880 Wien, Grosse gold. Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1882 Triest, Ehrendiplom und grosse goldene Medaille.

Preisgekrönten Perlmooser

PORTLAND-CEMENT

und echt **Kufsteiner Roman-Cement**

liefern wir in vorzüglichster, gleichmässiger Qualität, entsprechend den vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine in Wien ausgearbeiteten und angenommenen Normen für einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland- und Roman-Cement.

Erzeugungsfähigkeit der sämmtlichen gesellschaftlichen Werke **zweieinhalb Millionen Centner.** (313)

Wir bitten geneigte Aufträge zu richten an:

Direction u. Niederlage Wien, IV., Wienstr. 3.
Johann Gruber in Budapest, für die gleichnamige Stadt.
Schmidl, Müller & Co. in Prag, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
C. Bergmann in Linz, für Oberösterreich.
Hoerner & Housell in Triest, Dépôt für das Küstenland, Triest und Fiume.
Ludwig Haagner in Graz, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
J. W. Rothauer in Klagenfurt, f. Kärnten.
Max Wöss, A. Saullich's Nchf., Salzburg, für die gleichnamige Stadt und Krouland.
Gerstmann & Lindner in Brünn, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland anch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 76. Wien, 4. Juli 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 16. Mai 1893 *) für die Localbahn von Wotic nach Selčan.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Dr. Jacob Martinek, Alois Madeřa und Leopold Pollak die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von der Station Wotic der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Selčan gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Lomotiveisenbahn von der Station Wotic der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Selčan.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.

b) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien mit Einschluss der Interimsscheine, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren.

*) Enthalten in dem am 27. Juni 1893 ausgegebenen XXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 95.

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;
d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von fünfundzwanzig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von 5000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Bau und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird und werden diesfalls die die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen ist ausgeschlossen. Dagegen wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparks effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Cursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die

Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmittel bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie den mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten, beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahn im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies zum Zwecke von Truppenbewegungen oder sonstigen militärischen Operationen Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem in § 9, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Die Concessionäre sind ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahnen an dritte Personen zu überlassen.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt. Die Modalitäten dieser Betriebführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 11.

Die Concessionäre sind verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichs-Gesetzblatt, Jahrgang 86, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des von den Concessionären bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufgenommenen Anlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat das von den Concessionären bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufgenommene Anlehen an Stelle der Concessionäre zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen am 30. Juni und 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, falls die Einlösung auf Grund des Durchschnittserträgnisses im Sinne des Absatzes 1 erfolgt, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 1 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem Darlehensreste der Landesbank des Königreiches Böhmen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtigen concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonde, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonde in dem im § 12, Z. 4, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefondes und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlautenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung haben die Concessionäre im Hinblicke auf die hiemit verbundene Geschäftslast eine jährliche Pauschalvergütung an den Staatsschatz zu leisten, deren Höhe unter Berücksichtigung des Umfanges der Unternehmung von der Staatsverwaltung bestimmt wird.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsendes Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten werden die Concessionäre enthoben.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen, und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen streng und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grossen Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am sechzehnten Tage des Monates Mai im Jahre des Heiles Eintausendachthundertneunzigunddrei, Unserer Reiche im fünfundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. Steinbach m. p. Bacquehem m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von Wotic nach Selčan.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Wotic nach Selčan ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen haben die Concessionäre allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Ernennung des von den Concessionären zu bestellenden Bauaufsichtsorganes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die zu erbauende circa 18 km lange Bahn mündet aus der Station Wotic der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd—Prag, führt in vorwiegend westlicher Richtung, das Ortsgebiet von Janowitz im Norden berührend und gelangt über Minartic zu der im Südosten der Ortschaft Stětkowitz anzulegenden gleichnamigen Station.

In ihrem weiteren Zuge entwickelt sich die Trasse an den südlichen Abhängen des „Velky vršek", berührt die Ortschaft Amschelberg im Norden und gelangt unter Berührung von Roth-Hradek nach Selčan, woselbst im Osten dieser Stadt die Endstation Selčan angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen Benützung der Anschlussstation Wotic, sowie wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen. Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Anschlussbahn nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen, wobei die Einschaltung von Uebergangscurven mit beibehaltenem Centrum empfohlen wird. Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade für die Constante 6000, 3000, mindestens eine Länge von 14, 10 m erhalten.

Ueber die für die einzelnen Strecken zu wählenden Constanten der Uebergangscurven entscheidet die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrücken stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung 24 Promill festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Promill nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 150 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m betragen, bei Anlage von Perrons zwischen den Geleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbanquette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die in Punkt 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, beziehungsweise Breite auszuführen.

Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

Im Einschnitte mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·4 m betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, beziehungsweise haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper seitlich der Inundirung der Flüsse ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·6 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 3·5 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, zu beobachten und wird, falls es das Gewicht und die Constructionsart der zu verwendenden Fahrbetriebsmittel zulässt, gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn die im § 3, lit. h, Punkt 1, der genannten Verordnung angeführte 20percentige Ermässigung der in lit. a und b desselben Paragraphes normirten Belastungen zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den bekannten höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Innerhalb der freien Bahn und der Bahnhöfe ist im Allgemeinen das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892) für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes einzuhalten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist im Systeme des schwebenden Stosses nach der mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 30. Mai 1882, Z. 14581, genehmigten Type auszuführen.

Hiebei darf die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte nicht über 775 cm, die Inanspruchnahme der Schienen höchstens 1000 kg per Quadratcentimeter betragen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 23 kg betragen.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 14 cm.

In Bögen von weniger als 250 m Radius ist die Verwendung von Schwellen aus weichem Holze nur dann statthaft, wenn sämmtliche Schienenbefestigungsstellen mit Unterlagsplatten versehen werden.

In Bögen von 800 oder weniger als 800 m Radius ist die Befestigung der Schiene auf die Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel entsprechend der vorstehend angeführten Oberbautype zu verstärken.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbankette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterkörpers unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise und in dem von der betriebführenden Bahnverwaltung bezeichneten Ausmasse, insoweit dasselbe vom k. k. Handelsministerium genehmigt wird, zu erbauen.

Kleinere Warteräume, welche entweder freistehend, oder im Anschlusse an sonstige Bahngebäude errichtet werden, ferner die Hochbauanlagen für den Zugförderungs- und Güterdienst können aus Riegelmauerwerk, die letztgenannten eventuell auch ganz aus Holz hergestellt, müssen aber jedenfalls auf einer durchgehenden Untermauerung errichtet werden.

Sämmtliche Hochbauten sind stets im Einklange mit der bestehenden Landesbauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die durchschnittliche Entfernung der Wärterhäuser in der freien Bahn hat circa 5 km zu betragen.

Die Wärterhäuser sind entweder aus Ziegeln oder Stein zu erbauen oder aus auf einer Untermauerung ruhenden Blockwänden zu errichten.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind, oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von circa 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten hat höchstens 6 km zu betragen.

Die Gesammtlänge der Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen soll mit Ausschluss der Geleise der Abzweigungsstation, welche auf Kosten der Concessionäre von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hergestellt werden, mindestens 8 Percent der Bahnlänge betragen.

Die Stationen sind mit Central-Weichenstellanlagen zu versehen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbauanlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telephonanlage, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen eingeschaltet sind, zu versehen.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signale beizustellen.

Bei der Anschlussstation Wotic ist ein Distanzsignal auszuführen.

10. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die betriebführende Bahnverwaltung auf Grund der im Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen im Einvernehmen und auf Kosten der Concessionäre der Localbahn.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 15 ex 1887) und vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892) Rechnung zu tragen.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbauobjecte der Bahn zu erfolgen. Nach Genehmigung dieser Pläne wird entschieden werden, inwieweit von der im § 3, lit. h, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sowie im Punkte 5 der gegenwärtigen Bedingnisse erwähnten Ermässigung der Verkehrslasten Gebrauch gemacht werden darf.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, die Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889) zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österr.-ungar. Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheil I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Procent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österr. Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern. Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung seinerzeit etwa zu errichtenden Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und solche Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung die Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen. Zur Beaufsichtung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphen-Anstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphen-Anstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden, ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentliche Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1—2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3—8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 5. Juni 1893.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Elektrische Strassenbahn vom Bahnhofe in Karlsbad zum Kaiserparke: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Karlsbad hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für eine elektrische Strassenbahn vom Bahnhofe der Buschtěhrader Eisenbahn zum Kaiserparke in Karlsbad für den 4. Juli anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann Dr. Mauricz in Karlsbad. [G.-I.-Z. 11.751.]

— (Linie Prag—Eger: Abtragung zweier Schleppbahnen.) In Folge der Einstellung der Kohlenförderung am Franz- und am Pruhon-Schachte nächst der Station Altkladno werden die Schleppbahnen zu den beiden Schächten abgetragen. Von der Schleppbahn zum Pruhon-Schachte wird bloss ein 200 m langer, an die Station Altkladno anschliessender Theil, u. zw. als Auszugsgeleise belassen. [28. Mai, Z. 22.183.]

— (Erbreiterung einer Wegübersetzung.) Die Niveau-Uebersetzung in km 193·2/3 der Strecke Karlsbad-Chodau wird aus Anlass der Herstellung einer Bezirksstrasse erbreitert. [3. Juni, Z. 24.862.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Sicherungsanlagen in den Stationen Settenz und Schönfeld.) In den Stationen Settenz und Schönfeld wird eine Central-Signalisirungs- und Weichenversicherungs-Anlage hergestellt. [3. Juni, ZZ. 28.981 und 28.982.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde—Ebersbach: Sommerveranda in der Station B. Leipa.) In der Station B. Leipa wird an das Aufnahmsgebäude, für Restaurations-Zwecke, eine Sommerveranda errichtet. [9. Juni, Z. 29.977.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag—Furth: Kalk- und Cementmagazin sammt Strassenbrückenwaage in der Station Pilsen.) In der Station Pilsen wird für Zwecke des Max Herget ein Kalk- und Cementmagazin sammt Strassenbrückenwaage errichtet. [2. Juni, Z. 27.881.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Erweiterung der Haltestelle Mariaschein-Calvarienberg: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Aussig hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Haltestelle Mariaschein-Calvarienberg der Dux-Bodenbacher Bahn für den 5. Juli anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 12.475.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Steiermärkisches Landeseisenbahnamt. (Fahrbetriebsmittel-Genehmigung für die Localbahn Kapfenberg-Seebach und die Murthalbahn.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom steiermärkischen Landesausschusse in Vorlage gebrachten Typenpläne für die Fahrbetriebsmittel der Localbahn Kapfenberg-Seebach und der Murthalbahn genehmigt und mit Rücksicht auf die in den Concessionsbedingnissen für die erstgenannte Bahn mit 2·2 m festgesetzte Wagenbreite dem steiermärkischen Landesausschusse eröffnet, dass gegen die angesuchte Festsetzung der Wagenbreite mit 2·4 m bei den beiden vorgenannten Localbahnen unter der Voraussetzung kein Anstand obwaltet, dass dieses Maass 2·4 m an keiner anderen Stelle als bei der Wassernase an der Wagendecke überschritten werde. Der steiermärkische Landesausschuss wurde bei diesem Anlasse aufmerksam gemacht, dass der vergrösserten Wagenbreite das seinerzeit mit Handelsministerial-Erlass, Z. 23.123 ex 1892, genehmigte Normalprofil nicht mehr entspricht, ferner die Breite des Lichtraumprofils mit 3·3 m, jene des Ladeprofils mit 2·5 m zu bemessen sein wird, und dass das in den technischen Concessionsbedingnissen mit 3·4 m festgesetzte Minimalmaass der Geleiseentfernung nunmehr auf 3·6 m erhöht werden soll. Was die Construction der bremsbaren Wagen anbelangt, so wurde dem steiermärkischen Landesausschusse in Anbetracht der Länge der projectirten Murthalbahn empfohlen, die für diese Bahn bestimmten Lastwagen, je nach ihrer Type, mit geeigneten Einrichtungen zum Schutze des Bremserpersonals gegen Witterungsunbilden zu versehen. Sämmtliche in Vorlage gebrachte Wagentypen wurden unter Hinweis auf vorstehende Bemerkungen vom Handelsministerium genehmigt. [Z. 19.386.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in den Theilstrecken Schmelz—Breitensee und Breltensee—Hütteldorf.) Das Handelsministerium hat der Verwaltung der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft über ein diesbezügliches Ansuchen unter Beibehaltung der bisherigen Maximalgeschwindigkeit von 20 km per Stunde in den unverbauten Streckentheilen der Theilstrecke Breitensee—Hütteldorf gestattet, die Fahrgeschwindigkeit in der Theilstrecke Schmelz—Breitensee von 10 auf 15 km zu erhöhen und die verbauten Streckentheile der Theilstrecke Breitensee—Hütteldorf statt 10 km gleichfalls mit 15 km Geschwindigkeit per Stunde zu befahren. Hienach werden entfallen an Fahrtdauer inclusive Aufenthalte:

Für die Tourfahrt:		Für die Retourfahrt:	
Westbahnlinie—Schmelz	8 Min.	Hütteldorf—Breitensee	16 Min.
Schmelz—Breitensee	6 „	Breitensee (Aufenthalt)	2 „
Breitensee—Hütteldorf	17 „	Breitensee—Schmelz	6 „
		Schmelz—Westbahnlinie	8 „

Das Handelsministerium hat keinen Anstand genommen, die erbetene Fahrgeschwindigkeits-Erhöhung in der vorerwähnten Weise zu ertheilen, da auch vom strassenpolizeilichen Standpunkte gegen eine derartige Erhöhung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit kein Bedenken erhoben wurde, und auch der Wiener Magistrat unter der Bedingung zugestimmt hat, dass die Bewilligung nur auf Widerruf und gegen dem ertheilt wurde, dass nach Massgabe der fortschreitenden Verbauung an der Hütteldorfer Strasse streckenweise eine Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit eintrete. [24. Juni, Z. 32.747.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

28. Juni. Gesammtverkehr in der Strecke Peczeniżyn-Szczepanowski—Słoboda rungurska Grube wieder aufgenommen. Es sind somit sämmtliche Linien der Kolomeaer Localbahnen wieder für den Gesammtverkehr offen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Zugsverspätungen im Monate April.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monate April auf deutschen Bahnen (ausschl. der bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen, bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.061·52 Kilometer von den fahrplaumässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 714 Schnellzüge, 1476 Personenzüge und 193 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge. zusammen 2383. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 14,860.936 Zug- beziehungsweise 288,587.665 Achskilometer gegen 15,256.503 Zug- und 281,491.097 Achskilometer im Vormonate und gegen 14,710.361 Zug- und 281,561.060 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 880 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1503 Verspätungen zur Last fallen gegen 897 im Vormonate und 1513 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 101, bezw. auf eine Million Achskilometer 5, mithin auf eine Million Zugkilometer 2 = 2 % weniger als im Monate April des Vorjahres und 42 = 71 % mehr als im Vormonate und auf eine Million Achskilometer soviel wie im Monate April des Vorjahres und 2 = 67 % mehr als im Vormonate. In Folge der Verspätungen wurden 1113 Anschlüsse versäumt (gegen 1284 in demselben Monate des Vorjahres und 819 im Vormonate). Bei 9 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 13 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

Preussen. (Concession für eine Dampfstrassenbahn von Gleiwitz nach Deutsch-Piekar.) Der kgl. Regierungs-Präsident zu Oppeln hat im Einvernehmen mit der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau der Firma Kramer & Cie. zu Berlin auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1892 über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen unter dem 31. Mai die Genehmigung zur Anlage einer Dampfstrassenbahn für die Linie Gleiwitz—Zabrze—Ruda—Morgenroth—Königshütte—Beuthen—Deutsch-Piekar auf den Zeitraum von 50 Jahren unter bestimmten Bedingungen ertheilt. Falls die ursprünglich in Aussicht genommenen Rowan'schen Dampfwagen nicht zur Verwendung kommen sollten, sind Locomotiven nach dem Typus der Strassenbahn-Locomotiven mit Vorrichtungen zur Verhinderung des Austretens von Rauch und Dampf zu verwenden; auch sind die Züge mit automatischer Hardy-Bremse zu versehen. Die Länge der Züge ausser der Maschine darf diejenige von 4 Personenwagen des gewählten Typus (ungefähr 40 m) nicht übersteigen, so dass im Falle der Einstellung von Güterwagen der Gesammtzug nicht länger sein darf, als die Maschine und 4 Personenwagen. Das Mindestgewicht der verwendeten Schienen hat 9·5 kg pro laufendes Meter zu betragen, die lichte Weite der Spurrinnen bei Weichen, Kreuzungen und Ueberwegen, bezw. Rillenschienen darf nicht unter 0·035 m heruntergehen. Das Ladegewicht der Wagen in kg ausgedrückt, muss durch 500 theilbar sein. Als Maximalfahrgeschwindigkeit sind in der Strecke Gleiwitz—Zabrze auf eigenem Planum und bei unbewohnten Gegenden 22 km und auf der Chausseestrecke 17 km per Stunde in Aussicht genommen. Die projectirte Dampfstrassenbahn ist von der Unternehmung binnen 2 Jahren nach Empfang des den Baubeginn bedingenden Planfeststellungs-Beschlusses auszuführen und binnen 3 Monaten nach Empfang der Erlaubniss zur Betriebseröffnung thatsächlich zu eröffnen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 3. bis zum 9. Juli.)

Adriatischer Dienst.

4. Juli, 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trohitz, nach Venedig.

5. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris". Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.

6. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Messina", Capitän F. Goll, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino nnd Gelsa.

„ um 7½ Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

7. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Oreste", Capitän E. Radeglia, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

8. „ um 7½ Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

„ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trohitz, nach Venedig.

9. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Malta", Capitän M. Nicolich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

4. Juli, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Leda", Capitän A. Benedettich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Anschluss in Smyrna nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Cesmé, Samos und Rhodus.

5. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Jupiter", Capitän G. Verona, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dodeagatsch nnd Dardanellen; ferner nach Ineholi, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.

7. „ zu Mittag: Dampfer „Achille", Capitän N. Serovich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyrnth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

8 „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Daphne", Capitän G. Mattiazzi, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Smyrna nnd Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineholi, Samsun, Kerasund, Trapeznnt, Batnm und Odessa. Endlich nach Tnltscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. Juli, zu Mittag: Dampfer „Poseidon", Capitän A. Fellner, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Snez nnd Aden. Anschluss in Bombay nach China nnd Japan.

21. Juli, um 4 Nachmittags: Dampfer „. . . . .", Capitän . . . . . nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Finme, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcntta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

25. Juli, Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . . , nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia nnd Rio Janeiro.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Neuer Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr auf den Bukowinaer Localbahnen und auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), Nachtrag I zum Gebührentarife für Personen und Gepäck auf den Kolomeaer Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1893 gelangen die Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr auf den Bukowinaer Localbahnen und auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), sowie der Nachtrag I zum Gebührentarife für Personen und Gepäck auf den Kolomeaer Localbahnen, in welchen die durch die Einführung des vom 1. Jänner 1893 giltigen Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, erforderlichen Aenderungen der bezüglichen Tarifbestimmungen, durchgeführt sind, zur Ausgabe.

Hiedurch gelangen die Gebührentarife für den Personen- und Gepäcksverkehr auf den Bukowinaer Localbahnen und auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) vom 1. Jänner 1891, sammt den hiezu gehörigen I. Nachträgen vom 1. August, bezw. 1. Juni 1891 zur Aufhebung.

Diese Tarife, bezw. der Nachtrag sind zu den auf den Titelblättern aufgedruckten Preisen, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg erhältlich.

Wien, am 18. Juni 1893. [563]

Getreideverkehr aus Russland nach Podwołoczyska und Brody.

Aufhebung der Specialtarife für Getreide etc.

Mit Giltigkeit vom 1./13. August a./n. Stils 1893 treten die Specialtarife für den Transport von Getreide etc. von Stationen:

1. der Russischen Südwestbahnen,
2. „ Fastower Bahn,
3. „ Kursk-Kiewer Eisenbahn,
4. „ Charkow-Nikolajewer Eisenbahn,
5. „ Kursk-Charkow-Azower Eisenbahn,
6. „ Ekaterinen-Eisenbahn, und
7. „ Moskau-Kursker Eisenbahn

nach Podwołoczyska, bezw. Brody, vom 15./27. September a./n. Stils 1889 sammt Nachtrag I ausser Kraft.

Wien, am 29. Juni 1893. [564]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Reexpeditions-Begünstigung für die in das öffentliche Lagerhaus der Miskolczer Creditanstalt in Miskolcz eingelagerten Sendungen.

Vom dritten Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf wird für Getreide, Mahlproducte, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen und Oelkuchenmehl-Sendungen in ganzen Wagenladungen, ferner im Verkehre mit Fiume und Triest überdies für sämmtliche Artikel (exclus. Holz) in jeder Quantität, welche in dem mit der Station Miskolcz in Schienenverbindung stehenden Lagerhause der Miskolczer Creditanstalt-Actiengesellschaft in Miskolcz per Eisenbahn ankommen und aus diesem weiterbefördert werden, unter Aufrechthaltung der vom 1. Februar 1889 giltigen „Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden", die Reexpeditions-Begünstigung, d. h. die Anwendung der zur Zeit der Weiterbeförderung von der ursprünglichen Aufgabs- nach der definitiven Abgabsstation bestehenden directen Frachtsätze in den nachstehenden Verkehren unter folgenden Bedingungen bewilligt:

1. im Localverkehre der Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen;
2. im Ungarischen Eisenbahnverbande;
3. im Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande;
4. im Adriatisch-Ungarischen Eisenbahnverbande.

Die Reexpeditions-Begünstigung findet jedoch nur auf solche Sendungen Anwendung, welche im directen Verkehre im Sinne der bestehenden Instradirungsvorschriften via Miskolcz geleitet werden.

Die Sendungen müssen an das Lagerhaus in Miskolcz adressirt sein und von demselben innerhalb zwölf Monaten vom Tage der Einlagerung an gerechnet behufs Weiterbeförderung zur Aufgabe gebracht werden. Es ist jedoch gestattet, in den Frachtbriefen die Firma zu nennen, welche als Eigenthümerin, resp. Vermittlerin fungirt.

Ausser den directen Frachtsätzen wird noch eine Reexpeditionsgebühr von 1·5 kr. pro 100 kg eingehoben.

Die Reexpeditions-Begünstigung findet gleich bei der Weiterbeförderung des Gutes aus dem Lagerhause im Kartirungswege Anwendung, und zwar auf Grund des Seitens der Station Miskolcz beim Anlangen der Sendung ausgefertigten Frachtkartenauszuges statt, welcher mit dem schriftlichen Ansuchen der Lagerhaus-Verwaltung versehen sein muss, dass die Sendung mit Anwendung der directen Frachtsätze weiterbefördert werde.

In den directen Verbandsverkehren nach dem Auslande, und zwar in jenen Relationen, in welchen sich der Verkehr ausschliesslich über Miskolcz bewegt, wird die Reexpedition im Rückvergütungswege durchgeführt. — In welchen Relationen der Verkehr ausschliesslich über Miskolcz geleitet wird, darüber ertheilt auf Wunsch die Aufgabestation eventuell die Station Miskolcz Auskunft.

Im Uebrigen sind bezüglich der Einlagerung, Reexpedition und des Frachtausgleiches die vom 1. Februar 1889 giltigen „Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden" massgebend.

Wien, am 1. Juli 1893. [565]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit Ungarn.)

Herausgabe eines neuen Tarifheftes.

Am 1. August 1893 tritt im obenbezeichneten Verbande ein neues Tarifheft 4 in Kraft, welches Frachtsätze für den allgemeinen Classengut-Verkehr, sowie Ausnahme-

Tarifsätze für verschiedene im Tarifheft 3 (Ausnahme-Tarif für Getreide pp.) nicht behandelte Artikel für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover (mit Einschluss der Warstein-Lippstadter Bahn) und Magdeburg, sowie der Weimar-Geraer Bahn einerseits und Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn, sowie der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der im Betriebe derselben befindlichen Localbahnen andererseits enthält.

Durch dieses Tarifheft werden die bisherigen Tarifhefte 4 und 6 vom 1. October 1886 nebst Nachträgen vollständig aufgehoben.

Der neue Tarif enthält neben vielfachen Fracht-Ermässigungen zum Theil auch Frachterhöhungen gegenüber den bisherigen Sätzen. Ausserdem werden durch denselben für verschiedene Stationsverbindungen die zur Zeit bestehenden directen Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben. Soweit dies der Fall ist, und soweit Frachterhöhungen eintreten, finden die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 31. August 1893 Anwendung.

Das neue Tarifheft ist bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1·10 Mk. oder 0·65 fl. ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, den 28. Juni 1893. [566]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 10. Juli 1893 tritt der Nachtrag I zu dem Lebensmittel- und Frachtentarif für den Personenschiffsverkehr auf den Strecken Wien—Pressburg, Budapest—Komorn, Budapest—Szt.-Endre—Gross-Maros (Dömös) und Budapest—Kalocsa—Mohács vom 1. August 1892 in Wirksamkeit.

Wien, am 30. Juni 1893. [567]

Sonstige Nachrichten.

Preussische Staatsbahnen. (Frachtermässigung für Torfstreu, Torfmull und Futtermittel.) Am 26. Juni gelangen im Binnen- und Wechselverkehr der Preuss. Staatsbahnen untereinander, im Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, sowie im Wechselverkehr der Preuss. Staatsbahnen mit der Oldenburgischen Staatsbahn Ausnahmetarife für Torfstreu und Torfmull, sowie für Futtermittel in Wagenladungen zur Einführung, und zwar:

1. für Torfstreu und Torfmull,
giltig bis zum 1. September 1894,

2. für Futtermittel als:

a) Eicheln, Futterbrod, Mais, Futtermehl, Rübenmehl (Artikel des Specialtarifs I);

b) Fleischfuttermehl, Griebenkuchen, Kleie, auch Grieskleie, Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie, Malztreber, getrocknete, Oelkuchen, Oelkuchenmehl (zerkleinerte Oelkuchen) u. s. w. (wie im Specialtarif II genannt), Reisabfälle aller Art, welche beim Poliren von rohem Reis oder bei der Stärkefabrication gewonnen werden, Reishülsen, Reisfuttermehl bezw. Reiskleie, Schlempen aller Art, getrocknete, auch gemahlen (Artikel des Specialtarifs II);

c) Branntweinspülicht (nasse Schlempen aller Art), Futterkräuter, frische Schnitzabfälle und Köpfe von Zuckerrüben, Futterrüben, Mohrrüben (Möhren, gelbe Rüben), Kohlrüben, weisse Rüben (ausgenommen Teltower und Märkische Rübchen), Häcksel, Heu, Malzkeime, Malztreber, nasse und Weintrester, Pressrückstände von Kartoffeln oder Rüben, Diffusions-Rückstände, Spreu, Buchweizenschalen und Haferschalen, Stroh, auch Raps- und Reisstroh (Artikel des Specialtarifs III),

giltig bis auf Weiteres.

Soweit etwa bereits billigere Ausnahmesätze für einzelne der vorgenannten Artikel bestehen, bleiben dieselben bis auf Weiteres in Geltung. Nähere Auskunft über die Sätze geben schon jetzt die Verkehrs-Bureaux der kgl. Preuss. Eisenbahn-Directionen, sowie die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunfts-Bureau der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin (Bhf. Alexanderplatz).

Kgl. Sächsische Staatsbahnen. (Tarifsätze für die Spreethalbahn.) Unter Bezugnahme auf die für den 19. Juni festgesetzte Eröffung des Güterverkehrs auf der Spreethalbahn mit der Haltestelle Seidau, wird von der kgl. General-Direction der Sächs. Staatsbahnen zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die Frachtberechnung auf Grund der Tarifsätze für die Station Bautzen zuzüglich folgender Gebühren für die Zuführung oder Abholung von Gütern erfolgt: 0·08 Mk. für angefangene 100 kg Stückgut (mindestens 0·10 Mk.), 4·00 Mk. für den beladenen Wagen ohne Rücksicht auf dessen Ladegewicht. Der den Güterdienst in Seidau besorgende Agent ist ausserdem berechtigt, für sich besondere, durch Aushang in den Expeditionsräumen veröffentlichte Gebühren zu erheben.

Schweiz. (Ergänzung des Bodensee-Gütertarifes vom 1. Jänner 1889.) Mit Giltigkeit vom 15. Juli werden die nachbenannten Artikel in die Güterclassification des Tarifes für den Transport von Gütern etc. auf dem Bodensee, vom 1. Jänner 1889, aufgenommen: Ramie (Rameh), Chinagras, Rhea (indische Nessel), Szechenhanf und Kämmlinge von diesen Spinnstoffen (Ramiekämmlinge), unter Specialtarif II, sowie folgende Ramieabfälle: Fadenabfälle der Ramieweberei (Ramiegarnabfälle) und Spinnabfälle der Ramiespinnerei, unter Specialtarif III.

— (Frachtermässigung für Getreidetransporte aus Oesterreich-Ungarn über Buchs-Basel.) Zu Folge Bekanntmachung der Direction der vereinigten Schweizerbahnen vom 18. Mai wird für Getreidesendungen in Wagenladungen von 10.000 kg aus Oesterreich-Ungarn nach Elsass und badischen Stationen über Buchs—Basel die Taxgleichstellung mit der süddeutschen Route gegen Vorlage der Frachtbriefe bis und ab Buchs auf dem Rückvergütungswege in der Voraussetzung gewährt, dass für den Durchlauf Buchs—Basel im Minimum eine Taxe von 88 Cts. per 100 kg berechnet wird.

Directer Güterverkehr der Bayerischen Staatseisenbahnen. (Frachtermässigung für Futtermittel, Kartoffel, Oelsaaten, Samen und Sämereien, Heu und Stroh.) Für die nachstehend verzeichneten Artikel, nämlich;

1. folgende Futtermittel:
   a) Kleie, wie im Specialtarif I genannt,
   b) Oelkuchen und Oelkuchenmehl, wie im Specialtarif II genannt,
   c) Reisabfälle,
   d) Treber und Trester,
2. Kartoffeln,
3. Oelsaaten, wie im Specialtarif I genannt,
4. Samen und Sämereien aller Art in Säcken und Tonnen,
5. Heu und Stroh

wird, soferne sie in Wagenladungen befördert werden, im directen Verkehre von ausserbayerischen Bahnstationen abgefertigt und an einen Empfänger in Bayern adressirt sind, der dritte Theil des auf die bayer. Staatsbahn entfallenden Frachtantheiles — gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe und einer Bescheinigung des landwirthschaftlichen Bezirkscomité oder der Gemeindebehörde des Bestimmungsortes darüber, dass die bezogenen Gegenstände unmittelbar für landwirthschaftliche Zwecke Verwendung finden, bezw. gefunden haben — zurückvergütet. Die vorstehende Frachterleichterung wird mit sofortiger Giltigkeit für die Zeit bis zum 30. September zugestanden.

Fabrikslager: Hernals, Karlsg. 19. | Die Parquetten-, Friesbrettel- und Fussboden-Fabrik von | Comptoir und Niederlage: Gumpendorferstr. Nr. 58 a

G. DOLLINAR, WIEN

empfiehlt ihr grosses Waarenlager von **fertigen Parquetten** in grosser Auswahl an Mustern, und zwar **fournirt** und **massiv**, sowie von **eichenen amerikanischen Friesbretteln** in beliebigen Dimensionen. Dann weiche Lärchen- und Buchen-Schiffböden unter Garantie für Trockenheit wie auch solider Ausführung. **Nach Wunsch wird von uns sowohl in Loco, wie auch in der Provinz die Fussbodenlegung zu billigen Preisen übernommen.** Preiscourants und Musterkarten gratis. (330)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1389	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Maner- und Dachziegel	Hohenmauth	Hronov	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	25·8 kr.	18·0 kr.	7·8 kr.	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1390	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Marchegg (St.E.G.) Schönfeld-Lassée Siebenbrunn-Leopoldsdorf Raasdorf	Gross-Meseritsch	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	63·4 kr.	55·5 kr.	7·9 kr.	Im Kartirungswege		
1391	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Caolinerde	Podersam	Arnau	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Anfrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	67·4 kr.		Im Kartirungswege		
1392	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Wildenschwert (St.E.G.) loco*)			Frachtzahlung mindestens für a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Bei Baukalk und Cement: Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	Kreuzer a) b)	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender und Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, auf welchen bahnamtlich bestätigt sein muss, dass die zu bonificirenden Sendungen thatsächlich für den Erweiterungsbau eines Industrie-Etablissements bestimmt waren. Die bezeichneten Documente sind längstens bis Ende Februar 1894 einzusenden	
			Dachpappe	Buhna (St.E.G.)							43·2 40·3			
			Dachtheer, Holzcement								43·2 43·2			
			Gusseiserne Säulen und Eisen-Platten	Stefanau							26·7 24·7			
			Baukalk, Cement	Prag (St.E.G.)							42·8 27·5			
			Feusterglas								42·8 40·0			
			Maschinentheile								42·8 42·8			

*) Die Sendungen müssen nachweislich für den Erweiterungsbau eines Industrie-Etablissements in Kerbartic bestimmt sein

Fortlaufende Nr.	1393	1394
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Eisenwaaren der Classe B / Eisenwaaren der Classe A / Glas (Position G 14 des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893 / Sand / Cement	Maner- nnd Dachziegel
für die Transportstrecke von	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) / Bnbna (St.E.G.) / Prag (Hrabovka) transit / Borohradek / Prag (St.E.G.)	Inzersdorf (Indnstrie-Geleise der Wiener Ziegelfabrik) k.k.St.B.
nach	Böhmisch-Trübau	Simmering, St.E.G. Schwechat-Kledering, Lanzendorf-Pellendorf, Himberg, Grammat-Neusiedl, Trantmannsdorf, Wilfleinsdorf, Brnck a/L., Stadlau, Gerasdorf, Wolkersdorf, Schleinbach, Neuban-Kreuzstätten, Ladendorf, Mistelbach, Raasdorf, Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Schönfeld-Lassée, Marchegg
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlnng mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen / Aufgabe von, bezw. Frachtzahlnng mindest. für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen / Anfgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen / Aufgabe in vollen Wagenladnngen; Frachtzablnng mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Aufgabe in vollen Wagenladnngen, d. i. Zahlnng der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Anfrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen
	Anfrechtbaltung der sonstigen einscblägigen Tarifbestimmnngen. Das Anf- nnd Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	
und gilt in der Zeit	Bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1893	Bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende Decemher 1893
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Oesterr. Eisenbahn-Verband
Frachtsatz per 100 kg	40·9 / 14·6 / 60·4 / 60·0 / 93·0 / 79·6	Keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	29 Kr. / 10 / 43 / 43 / 65 / 56	kr. ö. W. 9·0 / 10·0 / 10·3 / 11·0 / 12·1 / 14·0 / 15·2 / 16·1 / 9·5 / 11·0 / 12·8 / 14·0 / 15·7 / 16·8 / 17·7 / 11·3 / 13·0 / 14·4 / 15·9
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	11·9 / 4·6 / 17·4 / 17·0 / 28·0 / 23·6	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1894, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt	
Besondere Bemerkungen	Auf den Original-Frachtbriefen muss Seitens der Station Böhmisch-Trübau bestätigt werden, dass die betreffenden Sendungen thatsächlich zur Neuanlage einer neuen mechanischen Weberei, bezw. zur Erweiterung des bereits bestehenden Fabriks-Etablissements der Firma Herm. Pollak's Söhne in Böhmisch-Trübau bestimmt waren und dem oberwähnten Zwecke thatsächlich auch zugeführt wurden	Das Anf- nnd Ahladen haben die Parteien zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1395	Südbahn-Gesellschaft		Leim der Position I. 5 des Tarifes, Theil I	Laibach S.B.	Wien (Matzleinsdorf) Budapest S.B.	In jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	392 420 Heller, bezw. inclusive ungar. Steuer	244 264	148 156 Heller	Im Kartirungswege		
1396	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische der Pos. K—32 des Tarifes Theil I	Kirchbichl	Knfstein	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Transporte hat die Partei zu veranlassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	16 Heller	10 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
1397	Südbahn-Gesellschaft		Glaswaaren der Position G 21 des Tarifes, Theil I	Hrastnigg	Sissek	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1893, insoferne nicht früher die Einführung im Tarifwege erfolgt	Localtarif	119 Heller incl. ungar. Steuer	76 Heller incl. ungar. Steuer	43 Heller	Im Kartirungswege		
1398	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actien-Gesellschaft	Getreide und Hülsenfrüchte Kartoffeln	Holics loco	Göding transito Göding loco und transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actien-Gesellschaft	11·0 kr.	7·0 kr.	4·0 kr.	Im Kartirungswege		
1399	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks	den Stationen Ostrauer Revier M.-Ostrau Hruschau Szczakowa Trzebinia Oderberg*) Dombrau Karwin	Botfalu	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht in minimo jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Im Uebrigen sind die für den Steinkohlenverkehr bestehenden tarifarischen Bestimmungen massgebend	Vom 15. Juli 1893 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Regelung im Tarifwege	Localtarife		kr. 126·4 125·0 124·8 142·7 140·7 120·0*) 118·0 117·0		Im Kartirungswege		*) Anmerkung. Für mineralische Kohlen- und Coaksendungen aus preuss. Oberschlesien wird rücksichtlich der Strecke Oderberg—Botfalu der ausgewiesene Frachtsatz mit Hinzurechnung von 1·0 kr. pro 100 kg an Ueberfuhrsgebühr berechnet	
1400	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisenerz	Rutka transit (Von Gömörer Stationen der königl. ungar. Staatsbahnen)	Dombrau (für Witkowitz)	Bezüglich der im Verordnungs-Blatte Nr. 150 ex 1892, snb Pos. 2588 für nebenstehende Transporte verlautbarten Begünstigung tritt mit Giltigkeit vom 1. Juli l. J. eine Aenderung insoferne ein, dass diese Begünstigung nicht gegen Duplicat-Frachtbriefe, sondern gegen Original-Frachtbriefe Anwendung findet.								

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Reservoirs für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Expositur des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Manipulationen, die Bemusterung, die Verzollung, Versteuerung, Transitobehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Werthincassi etc. etc. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und Spesen für Rechnung der Committenten ausgelegt.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankinstituten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechselescomptesatz zugelassen.

Reexpedition in der Mehrzahl der Wien transitirenden Bahn-, Schiffs- und combinirten Verkehre nach dem In- und Auslande.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II., k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—,	halbjährig fl. 6·—,	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—,	„ Mark 12·50,	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—,	„ Frcs. 16·50,	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 77. Wien, 6. Juli 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 22. Mai 1893 *) für die Localbahn von Monfalcone (Ronchi) nach Cervignano.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Jacob Antonelli und Julius Dreossi in Cervignano die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Monfalcone nach Cervignano gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, ferner des Gesetzes vom 6. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 58, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Lomotiveisenbahn von einem Punkte der Linie Nabresina—Cormons der priv. Südbahn-Gesellschaft zwischen Monfalcone und Ronchi nach Cervignano mit einer Schleppbahn von Monfalcone zum Hafen Rosega.

Rücksichtlich des eventuellen Anschlusses der vorgenannten Bahn an das italienische Eisenbahnnetz bei Cervignano, sowie des Verkehrsdienstes auf der Anschlussstrecke und in der Anschlussstation bleibt die Festsetzung der einschlägigen Bestimmungen dem Abschlusse eines Staatsvertrages mit der kgl. italienischen Regierung vorbehalten, und sind die Concessionäre verpflichtet, sich diesen Bestimmungen und den daraus für dieselben erwachsenden Obliegenheiten zu unterwerfen.

Die Concessionäre sind ferner berechtigt, Abzweigungen von der vorgenannten Localbahn, und zwar als normal- oder schmalspurige Dampftrambahnen einerseits in südlicher Richtung nach Aquileja und Belvedere und andererseits in nördlicher Richtung nach Villa Vicentina und Gradisca zum Anschlusse an die bestehende Südbahnlinie Monfalcone—Görz herzustellen.

Zur Ausführung der letztbezeichneten Abzweigungen sollen die Concessionäre nur dann verpflichtet sein, wenn nach dem Ermessen der Staatsverwaltung für den Ausbau derselben ein thatsächliches Verkehrsbedürfniss vorliegen und eine angemessene Rentabilität derselben sichergestellt sein wird.

Die Berechtigung der Concessionäre zur Ausführung der im Vorstehenden bezeichneten Zweiglinien erlischt, wenn dieselben von dieser Berechtigung innerhalb eines Zeitraumes von vier Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, keinen Gebrauch machen sollten.

Desgleichen bleibt der Staatsverwaltung auch vor Ablauf des vorstehend festgesetzten Zeitraumes von vier Jahren das Recht vorbehalten, die Berechtigung der Concessionäre zur Ausführung der vorstehenden Bahnlinien als

*) Enthalten in dem am 27. Juni 1893 ausgegebenen XXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 96.

erloschen zu erklären und die Concession für dieselben einem anderen Unternehmer zu ertheilen, falls die Concessionäre nicht in der Lage sein sollten, die Ausführung dieser Linie unter den von anderen Bewerbern angebotenen, von der Staatsverwaltung genehmigten Bedingungen zu übernehmen.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahn-Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.

b) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien und Prioritäts-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritäts-Obligationen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren.

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Für die im § 1 bezeichnete Bahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von 1,300.000 Gulden österr. Währung Noten zuzüglich einer vierpercentigen Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote für das mit 240.000 Gulden österr. Währung zu beziffernde Prioritäts-Actiencapital gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 75. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 64.620 Gulden österr. Währung und für den Rest der Concessionsdauer mit dem herabgeminderten Maximalbetrage von 21.586 Gulden österr. Währung festgesetzt.

Im Falle des Anschlusses der concessionirten Bahn an das italienische Eisenbahnnetz bei Cervignano (§ 1, Absatz 2) kann das im Vorstehenden festgesetzte garantirte jährliche Reinerträgniss um jenen Jahresbetrag erhöht werden, welcher zur höchstens vierpercentigen Verzinsung eines Nominalbetrages von 300.000 Gulden neu auszugebender Vorzugstitres (Prioritäts-Obligationen oder Actien) und zur Tilgung derselben innerhalb der Concessionsdauer nothwendig ist.

§ 4.

Von dem nach § 3 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung der auszugebenden Prioritätsactien und Prioritäts-Obligationen zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesammte Anlagecapital (§ 11) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

Die Tilgung der Prioritäts-Obligationen hat hiebei jener der Prioritäts- und Stammactien vorauszugehen.

§ 5.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Einlösung der verfallenen Coupons von Prioritäts-Obligationen und Prioritätsactien nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminars richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seite des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 6.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 7.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, sowie die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden; bezüglich der Couponstempelgebühren ist dies nicht zulässig.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 8.

Der Bau der im § 1, Absatz 1, genannten Eisenbahn ist ehestens zu beginnen und binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden. Der Bautermin für die in § 1, Absatz 3, bezeichneten Zweiglinien wird im Falle der Ausführung derselben seinerzeit vom Handelsministerium festgesetzt werden.

§ 9.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Concessionäre haben sich beim Bau und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium festzusetzenden Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der concessionirten Localbahn und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 11.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Localbahn-Unternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Concessionäre sind berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritäts-Obligationen, welche mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 75 Jahren zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von höchstens 1,300.000 Gulden österreichischer Währung Noten auszugeben.

Die Begebung der zu emittirenden Prioritäts-Obligationen hat nach den von der Staatsverwaltung zu treffenden Anordnungen im Offertwege zu erfolgen.

Ferner wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem Betrage von 240.000 Gulden österreichischer Währung Noten auszugeben.

Im Falle des Anschlusses der concessionirten Bahn an das italienische Bahnnetz kann der zuvor festgesetzte Nominalbetrag der auszugebenden Vorzugstitres (Prioritäts-Obligationen oder Actien) um 300.000 Gulden erhöht werden.

Die Dividende, welche bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Verfassung des Detailprojectes, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparks mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisations-Quoten und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Cursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach vollständiger Verwendung des Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt, insbesondere die im § 1, Absatz 3, vorgesehenen Abzweigungen ausgeführt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Bauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Prioritäts-Obligationen, Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 12.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten, beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 13.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebführung effectiv erwachsenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Es bleibt demnach der Staatsverwaltung die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staats-Telegraphenanstalt ausschliesslich vorbehalten, wobei einerseits auf die in Betracht kommenden öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Unternehmens Bedacht genommen werden soll.

Es bleibt übrigens die Regelung der Personen- und Gütertarife und der Leistungen für öffentliche Zwecke der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

§ 14.

Die Concessionäre sind verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichs-Gesetzblatt, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 15.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 16.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritäts-Obligationen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuitäten gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitales und zur Tilgung desselben innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer die zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung der ersteren zu den planmässig festgesetzten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw. insoferne einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen die im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritäts-Obligationen zur Selbstzahlung zu übernehmen und ferner eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 17.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 16, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 16) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefondes und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 18.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, Vorsorge zu treffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Nach erfolgter Bildung der Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung,

sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung haben die Concessionäre bis auf Weiteres eine Vergütung an den Staatsschatz nicht zu leisten.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten werden die Concessionäre enthoben.

§ 19.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen, und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen streng und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grossen Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am zweiundzwanzigsten Tage des Monates Mai im Jahre des Heiles Eintausendachthundertneunzigunddrei, Unserer Reiche im fünfundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Steinbach** m. p. **Bacquehem** m. p.

Technische Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von Monfalcone (Ronchi) nach Cervignano mit einer Schleppbahn zum Hafen Rosega.

Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn Monfalcone (Ronchi) Cervignano ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn mit Tag- und Nachtverkehr vorläufig für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen haben die Concessionäre allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Ernennung des von den Concessionären zu bestellenden Bauaufsichtsorganes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die zu erbauende, im Ganzen circa 16·5 km lange Localbahn beginnt in der Station Monfalcone der Linie Nabresina—Cormons der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und wird anfänglich in einer Länge von circa 1·9 km auf den bis nun unbenützten Theile des Unterbaukörpers der genannten Südbahn-Strecke in der Richtung gegen Ronchi, sodann auf eigenem Unterbau im Süden der Ortschaft Ronchi über Begliano nach Pieris geführt.

Nach Uebersetzung des Isonzo-Flusses südlich der Einmündung des Wildbaches Torre in denselben gelangt die Bahn nach Villa Vicentina und im Weiteren nach Cervignano, woselbst die Endstation nordöstlich dieser Stadt errichtet wird.

Die circa 2·4 km lange Schleppbahn zum Hafen Rosega beginnt in der Station Monfalcone der Südbahn und führt zu dem genannten, südöstlich von Monfalcone gelegenen Hafen.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen Benützung des Anschlussbahnhofes Monfalcone, sowie des Unterbaukörpers einer Theilstrecke der Linie Nabresina—Cormons der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, ferner wegen

Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der genannten Bahn-Gesellschaft anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen. Bezüglich der Bedingungen für die Mitbenützung des Anschluss-Bahnhofes, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes, ferner hinsichtlich der Mitbenützung der in Betracht kommenden Südbahn-Strecke unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen, wobei die Einschaltung von Uebergangscurven mit beibehaltenem Centrum empfohlen wird. Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade für die Constante 6000, bezw. 3000, mindestens eine Länge von 14, bezw. 10 m erhalten.

Ueber die für die einzelnen Strecken zu wählenden Constanten der Uebergangscurven entscheidet die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrücken stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung 14 Promille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Promill nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 300 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m betragen, bei Anlage von Perrons zwischen den Geleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern. Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4·6 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbanquette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die in Punkt 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite auszuführen. Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

Im Einschnitte mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·4 m betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·55 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, beziehungsweise haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung der Flüsse ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·6 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 2·0 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 3·5 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, zu beobachten und sind den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den bekannten höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist im Systeme des schwebenden Stosses nach der mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 13. Jänner 1887, Z. 46.831 ex 1886, genehmigten Type auszuführen.

Hiebei darf die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte nicht über 90 cm, die Inanspruchnahme der Schienen höchstens 1000 kg per Quadratcentimeter betragen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 31·72 kg betragen.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·4 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 25 cm und Höhe 15 cm.

In Bögen von weniger als 250 m Radius ist die Verwendung von Schwellen aus weichem Holze nicht statthaft.

In Bögen von 800 oder weniger als 800 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel entsprechend der vorstehend angeführten Oberbautype zu verstärken.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3·3 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbankette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·3 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterkörpers unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales und für den Zugförderungsdienst bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise und in dem von der betriebführenden Bahnverwaltung bezeichneten Ausmasse, insoweit dasselbe vom k. k. Handelsministerium genehmigt wird, zu erbauen.

Kleinere Warteräume, welche entweder freistehend, oder im Anschlusse an sonstige Bahngebäude errichtet werden, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk, die letztgenannten eventuell auch ganz aus Holz hergestellt, müssen aber jedenfalls auf einer durchgehenden Untermauerung errichtet werden.

Sämmtliche Hochbauten sind stets im Einklange mit der bestehenden Landesbauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die durchschnittliche Entfernung der Wärterhäuser in der freien Bahn hat circa 5 km zu betragen; ausserdem sind für die freie Bahn Signalhütten in gleicher Anzahl wie die Wärterhäuser beizustellen und für den Bedarfsfall zu deponiren.

Die Wärterhäuser sind entweder aus Ziegeln oder Stein zu erbauen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind, oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von circa 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Handelsministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen, bezw. auszuführen.

Sämmtliche Stationen sind mit Central-Weichenstellanlagen zu versehen.

In jenen Stationen, welche laut Punkt 9, Absatz 3, Distanzsignale erhalten, sind diese letzteren mit den Central-Weichenstellanlagen in mechanische Abhängigkeit zu bringen.

Diese Einrichtungen sind im Sinne des Erlasses der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 10. Jänner 1892, Z. 13.493 ex 1891 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 8 ex 1892) auszugestalten.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbauanlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen eingeschaltet sind, sowie mit Glockensignalen zu versehen. Ueberdies ist über etwaige Anordnung des k. k. Handelsministeriums eine zweite Sprechleitung, in welche ausser den Endpunkten der Bahn nur die grösseren Mittelstationen einzuschalten sind, herzustellen.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signale zu verwenden.

Bei allen Kreuzungsstationen, sowie bei der Anschlussstation an die bestehende, dem öffentlichen Verkehre dienende Bahn sind Distanzsignale auszuführen, deren Stellung, wie sub 8 erwähnt, in entsprechende mechanische Abhängigkeit von jener der Weichen zu bringen ist.

10. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die betriebführende Bahnverwaltung im Einvernehmen und auf Kosten der Concessionäre der Localbahn.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 15 ex 1887) und vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892) Rechnung zu tragen.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889) zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

13. Schlussbestimmung.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge durch eine Fortsetzung derselben, bezw. durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Wien, am 5. Juni 1893.

Der k. k. Handelsminister:
Bacquehem m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Mlatz der k. k. Staatsbahnlinie Pilsen—Priesen abzweigende Localbahn über Manetin, Stiedra und Theusing nach Petschau zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Marienbad—Carlsbad.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Johann Grafen Lažanský, Domänenbesitzer etc. in Manetin, im Vereine mit dem Bezirksobmanne Josef Heinc in Manetin und Consorten, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Mlatz der k. k. Staatsbahnlinie Pilsen—Priesen abzweigende Localbahn über Manetin, Stiedra und Theusing nach Petschau zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Marienbad—Carlsbad im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 29. Mai 1893. Z. 27.981.

Verordnung der Minister des Handels und der Finanzen vom 30. Juni 1893, betreffend die Abänderung der Einfuhrnummern 46, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 80 und 1177 des statistischen Waarenverzeichnisses für den auswärtigen Handel.*)

Im Einvernehmen mit den königl. ungarischen Ministerien des Handels und der Finanzen wird im Hinblicke auf die in dem Handelsvertrage mit Serbien vom 9. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 104 ex 1893, enthaltenen Vereinbarungen, auf Grund des § 1, Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juni 1890, R.-G.-Bl. Nr. 132, V.-Bl. Nr. 36 ex 1890, betreffend die Statistik des auswärtigen Handels, verordnet wie folgt:

Die Nummern 46, 49, 50, 51, 52, 53 und 54, ferner 80 und 1177 für die Einfuhr des mit der Verordnung der Minister des Handels und der Finanzen vom 31. Jänner 1892, V.-Bl. Nr. 8 ex 1892, erlassenen „Statistischen Waarenverzeichnisses für den auswärtigen Handel des österreichisch-ungarischen Zollgebietes werden hinsichtlich der Rubriken „Benennung der Waaren und Gegenstände" und „Zollsatz" mit der Wirksamkeit vom 1. Juli 1893 angefangen in nachstehender Weise theilweise abgeändert und haben demnach künftig zu lauten:

Nummer des statistischen Waarenverzeichnisses für die Einfuhr	Benennung der Waaren und Gegenstände	Zollsatz fl.	Zollsatz kr.	Nummer des Einfuhr-Zolltarifes
46	Mais	—	50	23
	Als Grenzbegünstigung aus Serbien, vertragsmässig	—	25	
	Laut Anmerkung 1 zur Classe VI des Zolltarifes, für den Bedarf Dalmatiens und der quarnerischen Inseln	frei		
49	Gerste	—	75	23 bis
	Als Grenzbegünstigung aus Serbien, vertragsmässig	—	25	
50	Hafer	—	75	
	Als Grenzbegünstigung aus Serbien, vertragsmässig	—	60	
51	Weizen	1	50	24
	Als Grenzbegünstigung aus Serbien, vertragsmässig	—	75	
	Laut Anmerkung 1 zur Classe VI des Zolltarifes, für den Bedarf Dalmatiens und der quarnerischen Inseln	frei		
52	Spelz	1	50	
53	Roggen	1	50	
	Als Grenzbegünstigung aus Serbien, vertragsmässig	—	75	
54	Halbfrucht	1	50	
	Als Grenzbegünstigung aus Serbien, vertragsmässig	—	75	
80	Ohne Zucker gekochte Obstmusse	5	—	32 b)
	Pflaumenmuss ohne Zuckerzusatz, als Grenzbegünstigung aus Serbien, vertragsmässig	1	50	
1177	Chlorkalk	1	50	322
	Vertragsmässig	—	75	

Wien, am 30. Juni 1893.

Baequehem m. p. **Steinbach** m. p.

*) Eine correspondirende Verordnung wurde in dem am 1. Juli 1893 ausgegebenen XXXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 107 veröffentlicht.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Adaptirung in Vöslau.) Aus Anlass der Vergrösserung der Kasernenräume des Aufnahmsgebäudes in der Station Vöslau wird ein Anhau an dieses Gebäude unter entsprechender Adaptirung der anschliessenden Räume hergestellt.
[14. Juni, Z. 31.100.]

— (Linie Kufstein—Ala: Balkon am Bahnhofe in Innshruck.) Bei der Dienstwohnung des Werkstättenchefs am Bahnhofe in Innshruck wird ein Balkon errichtet.
[10. Juni, Z. 30.113.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Reconstruction der eisernen Brücke über den Glanfluss.) Die eiserne Brücke über den Glanfluss in km 123·613 der Strecke Marburg—Villach wird reconstruirt. [31. Mai, Z. 26.410.]

— (Lieboch—Wies: Reconstruction des Objectes in km 7·671.] Das Object in km 7·671 der Linie Lieboch—Wies wird reconstruirt. [3. Juni, Z. 28.984.]

Bozen-Meraner Bahn. (Erhöhung des zum Steinbruche am Sinnichbache führenden Schleppgeleises.) Auf Grund des Ergehnisses der am 30. März durchgeführten politischen Begehung wurde für die projectirte Erhöhung des von km 25·316 abzweigenden zum Steinhruche am Sinnichhache führenden Schleppgeleises der Bauconsens ertheilt.
[9. Juni, Z. 22.929.]

Localbahn Kapfenberg — Seebach - Au. (Pläne für den Unter- und Oberhau.) Die vom steiermärkischen Landesausschusse vorgelegten Pläne für die Stationen und Haltestellen, dann die Typen für den Unter- und Oberbau der schmalspurigen Localhahn Kapfenherg — Seehach - Au erhielten die handelsministerielle Genehmigung. [3. Juni, Z. 15.200.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn - Betriebs-Direction Lemherg):

5. Juli. Der Gesammtverkehr auf der Localhahn Hatna-Kimpolung wurde mit den Zügen 2954 und 2955 wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn Nagy-Bélicz—Privigye-Stubnya fürdö. (Ausbauprojecte.) Die Interessenten des Comitates Nyitra (Neutra) haben im Einvernehmen mit jenen des Comitates Turócz beschlossen, durch materielle Unterstützung den Ausbau der derzeit als Sackbahn endigenden Linie Tót-Megyer—Nyitra—Nagy-Bélicz von Nagy-Bélicz his Stubnya fürdö zu ermöglichen. Ausser dem Standpunkte der localen Interessen der genannten Comitate, deren Producte gegenwärtig ihren Ahsatz nur in der Richtung gegen Süden finden, wird auch der verkehrspolitische Standpunkt zur Geltung gehracht, nachdem durch den hiedurch zu bewirkenden Ausbau der von der Hauptlinie (Wien—)Marchegg—Budapest der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigenden Linie Tót-Megyer—Nyitra—Nagy-Bélicz zum Anschlusse an die gegen Nordnordost führende Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka eine zweite, die Linie Pozsony (Pressburg)—Trencsén—Zsolna entlastende Linie geschaffen wird. Ursprünglich war für den Ausbau der Linie Tót-Megyer—Nyitra—Nagy-Bélicz die Trasse Nagy-Bélicz—Privigye—Turócz-Szent-Márton (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 59 ex 1892, Vorconcession Post 1), eventuell selhst Privigye—Ruttka in Aussicht genommen. Nun hat man sich für die wesentlich kürzere und doch nahezu denselhen Zweck erfüllende Trasse Privigye — Stuhnya fürdö entschieden, deren Baukosten mit rund 1,300.000 fl. präliminirt sind, während jene der beiden anderen Varianten 2,000.000 his 2,500.000 fl. hetragen würden, da, ahgesehen von der grösseren Kilometerzahl, die Trasse dort wesentlich bedeutenderen Trassen-Schwierigkeiten begegnen würde.

Barcs - Pakraczer Eisenbahn - Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 12. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten kgl. Rath Maximilian Ritter von Brám de Bárdány und in Anwesenheit von 18 Actionären, welche 834 Stimmen repräsentirten, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Betriebe der Direction der Südbahn-Gesellschaft stehenden Barcs-Pakraczer Eisenbahn-Actiengesellschaft statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 81 ex 1892). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriehsjahre 1892 zur Verlesung. Dieser Bericht, welcher auf alle Details sich erstreckte, zählt alle im Jahre 1892 vorgenommenen Bauten auf und meldet inshesondere, dass mit Zustimmung des Handelsministeriums ein Verhindungsgeleise mit den von der „Société anonyme des bois de Slavonie“ hei Pakracz errichteten Sägemühlen, von welchen für die Gesellschaft grössere Verfrachtungen erwartet werden können, hergestellt wird. Im Sinne des Amortisationsplanes wurden 59 Prioritäts-Actien verlost und zur Einlösung gebracht. Die Betriebsseinnahmen betrugen fl. 398.707·90 (+ fl. 10.469·44 = 2·7 pCt.), die Betriebsausgahen hingegen fl. 213·219·66 (+ 26.772·63 = 14·4 pCt.), so dass ein Betriehsüberschuss von fl. 185.488·24 (— fl. 16.303·19) resultirt. Die namhafte Zunahme der Betriehsausgahen ist auf den Umstand zurückzuführen, dass die Direction im Interesse der Sicherheit und Hehung des Verkehres der Bahnerhaltnng grössere Beträge zuzuführen sich veranlasst sah. Im Jahre 1892 wurden 74.702 Civilpersonen (+ 4035) und 9799 Militär, ferner 436 Tonnen Eilgut und 164.584 t Frachtgut (+ 1201 t) hefördert. Der Werth der Effecten des Specialfonds erreicht die Höhe von fl. 392.558·90. Der diesmalige vertragsmässige Beitrag der Südbahn-Gesellschaft beträgt fl. 114.511·76, so dass mit Hinzurechnung des Betriebsüberschusses von fl. 185.488·24 die Summe von fl. 300.000 znr Verfügung steht. Hievon werden fl. 296.610 zur Einlösung der Coupons der Prioritäts-Actien verwendet, während fl. 3390 auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die Generalversammlung nahm den Bericht heifällig zur Kenntniss und ertheilte das Ahsolutorium. Die kurz nach der Generalversammlung stattgehabte Sitzung des Directionsrathes dieser Bahn hat den kgl. Rath Maximilian Brám Ritter von Bárdány zum Präsidenten und Graf Aladar von Jankovich zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Ausland.

Preussen. (Zeitweise Schliessung des Güterbahnhofs Köln - Gereon.) Der Güterhahnhof Köln-Gereon im Directionsbezirk Köln (linksrh.) ist wegen Umhaues seit dem 15. Juni anf die Dauer von 2—3 Monaten für den Wagenladungsverkehr geschlossen. Von dem genannten Tage ah werden sämmtliche Wagenladungen aus der Richtung Aachen und Neuss auf dem Bahnhof Köln-Thürmchen und diejenigen aus der Richtnng Deutzerfeld, Rhein- und Eifellinie auf dem Bahnhof Köln-Süd zur Entladnng hereit gestellt, soweit die Frachthriefe nicht etwa eine anders lautende Bahnhofsvorschrift tragen. Eine Erhöhung der Frachten findet nicht statt; für die nach Köln-Gereon bestimmten Sendungen gelangen vielmehr auch dann die Frachtsätze dieser Station zur Berechnung, wenn die Wagen auf einem der anderen Kölner Bahnhöfe, für welchen höhere Frachtsätze hestehen, zur Entladung bereit gestellt werden.

Schweiz. (Project einer Eisenhahn von Suhr, eventuell Entfelden oder Kölliken nach Sursee.) In der an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 13. Juni empfiehlt der Bundesrath die Ertheilung der Concession für den Bau und Betrieh einer normalspurigen Eisenhahn von Suhr, eventuell Entfelden oder Kölliken über Schöftland nach Sursee (Suhrenthalhahn) auf die Dauer von 80 Jahren an eine zu hildende Actien-Gesellschaft mit dem Sitze in Schöftland. Die projectirte Bahnlinie, welche die directe Verhindung des Suhrenthales mit dem mittleren Aargau, mit Zürich und der Ostschweiz, sowie mit Basel, anstreht, zweigt entweder in Suhr, Entfelden oder Kölliken von der ehemaligen Nationalhahn ah und treffen die Varianten sämmtlich in Schöftland zusammen, von wo die Trasse dem rechten Ufer der Suhr entlang über Staffelbach nach Triengen geht nnd von hier entweder mit einer Curve sich der Stadt Sursee nähert oder direct in die Centralbahnstation daselbst einmündet. Die Länge der Bahn heträgt, wenn letztere Variante ausser Betracht gelassen wird, für Suhr—Sursee circa 25, für Eutfelden—Sursee circa 23 und für Kölliken—Sursee circa 21 km, die Spurweite 1·435 m, die Maximalsteigung 10, hezw. 8·6 und 7·5‰, der Minimalradius 400 m. Als Zwischenstationen sind, ausser der bei den Varianten Suhr-Schöftland und Entfelden-Schöftland eingeschohenen Station Muhen, vorgesehen: Schöftland, Staffelbach, Moosleerau, Triengen, Büron-Knutwyl und eine Haltestelle bei Snrsee. Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für die Variante Suhr—Sursee

2,150.000 Frcs. und hiernach abgeleitet für Entfelden—Sursee 1,950.000 Frcs. und für Kölliken—Sursee 1,790.000 Frcs., oder rund 86.000 Frcs. per Kilometer der Baulänge. Die Rentabilitätsberechnung veranschlagt die kilometrischen Betriebseinnahmen auf 8200 Frcs., die entsprechenden Betriebsausgaben auf 5650 Frcs. und das Nettoergebniss nach Verzinsung des Obligationencapitals auf circa 2% des vorläufig mit 1,000.000 Frcs. angenommenen Actiencapitals. Nach einer Frist von 30 Monaten, vom Datum der Concession an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorgeschriebenen technischen und financiellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen. Sechs Monate nach erfolgter Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten zu beginnen und binnen 2 Jahren nach dem Baubeginne ist die ganze Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens 5 mal nach beiden Richtungen von einem Endpuukt der Bahn zum andern und mit Aufenthalt in allen Stationen erfolgen. Personenzüge einschliesslich der gemischten Züge haben mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindstens 30 km per Stunde zu verkehren. Zur Personenbeförderung sind Wagen nach amerikanischem System mit wenigstens 2 Classen zu verwenden.

— (Eröffnung der Thunersee-Bahn.) Am 1. Juni wurde die 23 km lange, normalspurige Thunersee-Bahn mit den Stationen Thun-See, Gwatt, Spiez, Leissigen und Därliegen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet. Für den Personenverkehr bestehen drei Wagenclassen. Die Thunersee-Bahn gehört zu den Reformtarifbahnen und sind für dieselbe sämmtliche allgemeinen schweizerischen Reglements und Tarife anwendbar.

— (Eröffnung der Schynige Platte-Bahn.) Am 14. Juni wurde die 7·2 km lange Schynige Platte-Bahn für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet. An dieser Zahnradbahn nach Abt'schem System befinden sich die Stationen Wilderswyl-Gsteig, Breitlauenen und Schynige Platte. Für den Personenverkehr besteht eine Wagenclasse, für den Güterverkehr eine einzige Waarenclasse.

— (Eröffnung der Wengernalp-Bahn.) Der schweizerische Bundesrath hat unter dem 19. Juni beschlossen, die Eröffnung der Wengernalp-Bahn für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr nach Erfüllung gewisser Bedingungen zu gestatten. an dieser 18 km langen Zahnradbahn nach Riggenbach'schem System befinden sich die folgenden Stationen: Lauterbrunnen, Wengen, Wengernalp, Scheidegg, Alpiglen, Grund und Grindelwald. Für den Personenverkehr bestehen 2 Wagenclassen, für den Güterverkehr eine einzige Wagenclasse.

— (Fristverlängerung zur Einreichung der Vorlagen für eine Eisenbahn von Spiez nach Frutingen.) Die in Art. 5 der Concession für eine Eisenbahn von Spiez nach Frutingen vom 20. December 1890 festgesetzte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen finanziellen uud technischen Vorlagen, sowie der Statuten der Gesellschaft wurde um weitere 30 Monate, d. i. bis 20. December 1895, verlängert.

— (Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.) Mit 27. Juni wurden die Thunerseebahn und die Bödelibahn dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellt. Ferner ist die Firma der in der Liste der Eisenbahnen der Schweiz unter 10 aufgeführten Bahnverwaltung in „Schweizerische Seethalbahn“ abgeändert worden.

England. (Bahnzüge mit Table d'hôte.) Die von der Midlandbahn mit Anfang Juli festgesetzte Einführung von Restaurationswagen 3. Classe hat bereits eine Anzahl anderer Bahnen Englands bewogen, dieselben auch bei ihren Zügen einzuführen. Die Midlandbahn kündigt nunmehr eine weitere Massregel an, welche dieselbe in Gemeinschaft mit der Glasgow und South Western Bahn bei ihren schottischen Zügen demnächst activiren wird. Es ist dies die Einführung von Expresszügen, bei welchen Table d'hôte Mahlzeiten für die 1. und 3. Classe verabreicht werden. Die zwei neuen Züge werden London (St. Pankras Station) und Glasgow (St. Enoch) je um 1 Uhr 30 Min. Nachm. verlassen und über Leicester, Nottingham, Sheffield und Leeds verkehren. Jeder Zug wird einen besonders gebauten Speisewagen 1. Classe und 3. Classe mit sich führen. Die Mahlzeiten werden in folgender Weise erfolgen: Von 1 U. 30 M. bis 2 U. 30 M., sohin unmittelbar nach Abfahrt jedes Zuges von London, bezw. Glasgow das zweite Frühstück (Luncheon) für die Reisenden (Preis 2 sh. 6 p. in 1. Classe und 2 sh. in 3. Classe). Ausserdem können am Buffet des Zuges Speisen nach der Karte genommen werden. Von 4 U. 30 M. bis 6 U. wird eine Tasse Thee mit Buttersemmel für 6 Pence verabreicht; andere Speisen sind nach dem Buffettarife erhältlich. Das Table d'hôte Mittagessen wird in dem einen Zuge nach Abgang von der Station Hellifield, im anderen Zuge nach Abgaug von der Station Leeds, beide um 6 U. 30 M. Nachm. aufgetragen. Der Preis hiefür beträgt in 1. Classe 3 sh. 6 p. und in 3. Classe 2 sh. 6 p. Durch diese Massnahme wird es möglich sein, die bisher für die Mahlzeiten in den Ausgangsstationen London und Glasgow benöthigte Zeit zu ersparen, was insbesondere für den regen geschäftlichen Verkehr zwischen diesen zwei Städten von Werth ist.

[„Railway News.“]

Hinterindien. (Bahnnachrichten.) Vor Kurzem erfolgte durch den König von Siam der erste Spatenstich für die Bahnlinie Bangkok—Korat, mit welcher der Staat Siam den ersten Versuch zur Einführung von Bahnen zu machen beabsichtigt. Die Linie ist 267 km lang und wird beiläufig 9,600.000 Dollars kosten. Ein deutsches und ein englisches Consortium bewarben sich um diese Bahnlinien, deren Bau schliesslich an die englische Unternehmung vergeben wurde. Ausser der obbezeichneten Hauptlinie wird auch ein Flügel nach Pacnam hergestellt werden, durch welchen die Bahu an's Meer gelangt; eine weitere Abzweigung nach Ko-se-chang, der Sommer-Residenz des Königs am Golfe von Siam, ist in Aussicht genommen. Die Hauptlinie wird von Bangkok nördlich nach Ayuthia, der alten Hauptstadt und sodann über Lopturi, Utharadeth, Changmac und Chiengsen führen, welche Orte für den Inlandhandel von grosser Bedeutung sind. Das nördlich von Ayuthia gelegene Gebiet war bis jetzt trotz seiner Fruchtbarkeit wenig bebaut, da die Verkehrswege mangelhaft sind. Der Bau wird im Allgemeinen keinen besonderen Schwierigkeiten begegnen und werden nur die Uebersetzungen des Menamflusses und anderer Wasserläufe eine grössere Anzahl von Brücken erfordern, welche in Eisen hergestellt werden sollen. Als einziges Hinderniss für den schnellen Fortschritt im Baue ist die jährliche Regenperiode zu bezeichnen. Nebst dieser Linie wird noch eine die Halbinsel Malacca durchziehende Bahn hergestellt werden, deren Ausführung einem anderen englischen Consortium übergeben wurde. Dieselbe beginnt in Prahlock, welcher Ort nächst Penang, an der Strasse von Malacca, gelegen ist, durchzieht sodann die Provinz Wellesley, eine englische Niederlassung, und führt im Weiteren quer durch die Halbinsel Malacca nach Singora. Diese Linie wird ca. 257 km lang sein und werden deren Baukosten mit ca. 5 Millionen Pfund Sterling bewerthet. Der Hafen von Singora am Golf von Siam besitzt bereits jetzt Wassertiefen bis zu 20 Fuss. Es wird beabsichtigt, diese letztere Bahn mit der Linie Bangkok—Korat in Verbindung zu bringen. Die Realisirung dieser Linie würde eine erhebliche Abkürzung im Personen- und Postverkehre zwischen dem Meerbusen von Bengalen und dem Chinesischen Meere zur Folge haben, da der Umweg zur See, die Umschiffung der langgestreckten Halbinsel Malacca, hiedurch vermieden würde. Ausser diesem Vortheile ist noch die Erschliessung der Kohlenfelder von Purlics und anderer Bergwerks-Districte für das Zustandekommen dieser Bahnlinie, deren Bau gleichfalls bereits begonnen hat, massgebend gewesen.

Im Staate Burma wurde der Bau der 621 km langen Bahn Rangoon—Mandelay in Angriff genommen, welche das Gebiet von Unter-Burma mit Ober-Burma verbinden soll, welche zusammen eine Bevölkerung von mehr als 12 Millionen besitzen.

[„Railway News.“]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Mittwoch-Ausflüge von Wien nach Klosterneuburg, Langenzersdorf, Korneuburg und Greifenstein.) Ab 28. Juni verkehrt bis auf Weiteres laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, bei günstiger Witterung, jeden Mittwoch ein Separatschiff ab Wien Stefaniebrücke, Augartenbrücke, Brigittabrücke und Nussdorf nach Klosterneuburg, Langenzersdorf, Korneuburg und Greifenstein. Die Abfahrt ab Stefaniebrücke erfolgt um 1 Uhr 30 Min. Nachmittags, die Rückfahrt ab Greifenstein um 7 Uhr 24 Min. Abends. Das k. und k. Militär, die Gattinnen activer Officiere, k. und k. Militärbeamte, k. k. bezw. k. und k. Staats- und Hofbeamte fahren mit der amtlichen Legitimation zu ermässigten Fahrpreisen.

Errichtung beweglicher Elevatoren zur Entladung von Getreideschiffen. (Projectsvorlage.) Die Firma Béla Menczer & Hugo Luther hat der Budapester Communalverwaltung das Project zur Errichtung beweglicher Elevatoren (nicht zu verwechseln mit Aufzugskrahnen) vorgelegt, durch deren Anwendung grosse Mengen „à la rinfusa“ in Schiffen und Schleppen verladene Körnerfrüchte directe in die am Quai bereit

zu haltenden Wägen und selbst in Kellermagazine der am Quai liegenden Häuser rasch befördert werden können. Die mit dem Studium dieser Frage betraute Approvisionirungs-Commission der Municipalverwaltung sprach sich im Interesse der Verwohlfeilung der Getreidepreise principiell für die Einführung dieser Elevatoren aus, da das viel Zeit in Anspruch nehmende Ausladen der Schiffe durch Menschenkraft nicht nur eine Hauptursache der Stauung der Fruchtschiffe längs den Quaimauern, sondern auch mit grossen Kosten verbunden ist, daher die Waare vertheuert. Einer Einwendung der Escompte- und Wechslerbank gegenüber, welche als Pächterin der hauptstädtischen Lagerhäuser behauptet, dass ihre Rechte durch Einführung der beweglichen Elevatoren tangirt würden, wurde vom juridischen Standpunkte aus der Beweis hergestellt, dass die Argumentation der Lagerhausverwaltung umsoweniger stichhältig sei, als die durch die beweglichen Elevatoren zu evacuirenden Schiffe zumeist für Rechnung des Lococonsumes und jenen der Dampfmühlen bestimmt sind, während die Lagerhäuser sich fast ausschliesslich nur mit der Einlagerung von Transitfrachtgütern befassen.

Verschiedene Mittheilungen.

Kohlenverkehr aus dem nordwestlichen und westböhmischen Kohlengebiete. (Conferenzen wegen Wagenbeistellung bei Wagenmangel.) Die diesjährigen Conferenzen zwischen den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und den Kohleninteressenten des nordwestlichen und westböhmischen Kohlengebietes wegen Feststellung der Verhältnisszahlen für die Wagenbeistellung bei eintretendem Wagenmangel wurden wie folgt, einberufen: Für das Pilsner Kohlenrevier für Mittwoch den 19. Juli um $11^1/_2$ Uhr Vorm. im kleinen Saale des Hotels Waldeck in Pilsen; für das Elbogen-Falkenauer Kohlenrevier für Donnerstag den 20. Juli um $11^1/_2$ U. Vorm. im Bahnhofsgebäude der Buschtěhrader Eisenbahn in Carlsbad und für das Teplitz-Brüxer-Komotauer Kohlenrevier für Samstag den 22. Juli um $10^1/_2$ U. Vorm. im Administrationsgebäude der Direction der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXXII. Stückes.) Das am 27. Juni herausgegebene LXXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2237: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 22. Juni 1893, Z. 16.245, betreffend die Einfuhr von Rindern aus dem Comitate Vas (Eisenburg) in Ungarn nach Steiermark.

Nr. 2238: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 20. Juni 1893, Z. 49.901, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus dem Gebiete der kgl. Freistadt Pressburg nach Galizien.

Nr. 2239: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 23. Juni 1893, Z. 46.451, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handelspferden aus Russland nach Galizien durch die Eintrittsorte Belzec, Uhrynów, Budy zbaraskie, Brody und Podwoloczyska.

— (Inhalt des LXXXIII. Stückes.) Das am 28. Juni herausgegebene LXXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2240: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 15. Juni 1893, Z. 53.571, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Croatien und Slavonien nach Bosnien und der Herzegowina, sowie die eventuelle Rückausfuhr derselben nach Oesterreich-Ungarn, bezw. nach Deutschland.

Nr. 2241: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 23. Juni 1893, Z. 5718, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus dem Gebiete der kgl. Freistadt Pressburg und dem Comitate Eisenburg in Ungarn nach Salzburg.

Nr. 2242: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 23. Juni 1893, Z. 10.199, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Rindvieh aus dem Comitate Eisenburg in Ungarn nach Schlesien.

— (Inhalt des LXXXIV. Stückes.) Das am 30. Juni herausgegebene LXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2243: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 25. Juni 1893, Z. 8964, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus dem Comitate Eisenburg (Vas) in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 2244: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 24. Juni 1893, Z. 10,647, betreffend das Verbot des Einbringens von in Nepolokoutz und Radautz verladenen Schweinen in die Confinirungsanstalten Biala und Krakau, sowie betreffend das Verbot des Verladens von Schweinen in den Stationen Bojan, Kuczurmare, Nowosielitza, Volksgarten, Zuczka und Luźan.

Nr. 2245: Bekanntmachnng des kgl. preuss. Regierungs-Präsidenten zu Breslau vom 25. Juni 1893, Z. 429, enthaltend ein Verzeichniss derjenigen Sperrgebiete Oesterreich-Ungarns, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh verboten ist.

Nr. 2246: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 23. Juni 1893, Z. 8724, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus dem Gebiete der kgl. Freistadt Pressburg in Ungarn nach Kärnten.

— (Inhalt des LXXXV. Stückes) Das am 3. Juli herausgegebene LXXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2247: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. Juli 1893, Z. 45081, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schlachtrindern aus mehreren ungar. Comitaten und Stadtgebieten nach Niederösterreich auf Wien (St. Marx).

Nr. 2248: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 29. Juni 1893, Z. 5891, betreffend die Einfuhr von Rindern aus Ungarn nach Salzburg.

Nr. 2249: Bekanntmachung des kgl. preuss. Regierungs-Präsidenten zu Liegnitz vom 27. Juni 1893, Z. 427, enthaltend ein Verzeichniss derjenigen Sperrgebiete Oesterreich-Ungarns, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh verboten ist.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz.

Monat Juni 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juni 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Juni 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Juni 1893	Stand am letzten Juni 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	4848·535	1831·795	1283·38	5396·95
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	1608·99	—	905·10	703·89
Korn	1729·825	1216·61	9·47	2936·965
Gerste	—	202·275	2·16	200·115
Hafer	311·36	102·00	121·50	291·86
Mehl	222·92	207·50	245·15	184·92
Reis	59·39	—	—	59·39
Diverse	0·02	—	—	0·02
Zwilche	216·32	—	—	216·32
Zucker	699·71	100·00	—	799·71
Kaffee	—	3·76	—	3·76

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juni 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Juni 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Juni 1893	Stand am letzten Juni 1893
Lagerscheine:				
Stück	26	11	1	36
Versicherungswerth ö. W. fl.	51.670·—	12.540·—	700·—	63.510·—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	16	11	2	25
Versicherungswerth ö. W. fl.	40.060·—	12.540·—	1550·—	51.050·—
Lombardbetrag „ „	21.317·—	8.900·—	500·—	29.717·—

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Concurs-Ausschreibung.

von für certificirte Unterofficiere reservirten Dienstposten, welche voraussichtlich im Laufe des II. Semester 1893 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Unternehmung, bei welcher die Stellen in Erledigung kommen	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge: Gehalt	Quartiergeld	Emolumente	Taggeld	Erforderliche Kenntnisse und Bedingungen zur Erlangung	Ob für den Dienstposten erforderlich: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Unternehmung, wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin
20 prov. Zugspacker	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	—	Fahrstnndengelder und Dienstkleider	fl. 1	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bis längstens 15. August 1893
20 prov. Weichenwächter		—	—	Dienstkleider	80 kr.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift				
33 Magazins- und 5 Stations-Aufseher-Aspiranten		—	—		fl. 1·30 kr. ohne Dienstkleider, resp. 1 fl. bis fl. 1·10 kr.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten				
10 Locomotivheizer		—	—	Bei voller Dienstleistung auf der Locomotive Fahrgelder ca. 15 fl. u. Prämienbezug ca. 10 fl. per Monat Dienstkleider	90 kr. bis fl. 1	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift, sowie das erlernte Schlosserhandwerk	circa 1 Jahr	Aus der Dienstinstruction für Locomotivheizer und den Vorschriften für Signalisirung und für den Verschubdienst		
10 prov. Bahnwächter		—	—	Dienstkleider	80 kr.	Die denteche und die böhmische oder polnieche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss des Oberbanes und Legen desselben	circa 6 Monate	Aus der Dienstinstruction für Bahnwächter und den Vorschriften für Signalisirung		
3 prov. Kanzleidiener		—	—		fl. 1 bis fl. 1·30 kr.	Die deutsche Spracho in Wort und Schrift und Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit; mindestens jedoch 6 Monate	—		
3 Bahnaufseher-Aspiranten		—	—		fl. 1·50 kr.	Unterrealechule, Untergymnaeium oder Unterofficiereschule einer technischen Trnppe; ausserdem eine einschlägige Profeesion (ale Maurer, Zimmermann, Tischler, Schmied odor Schloeeer)	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige		
5 Diurnisten		—	—	—	fl. 1·50 kr.	Entsprechende Schulbildung, schöne Handschrift nnd nachweiebare Praxis bei Hilfsämtern (Einreichnngsprotokoll, Expedit oder Regietratur)		Aus den einschlägigen Dienstinstructionen		

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind. Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist; zu den Stellen für den äusseren Dienst ist ausserdem ein bahnärztliches Attest darüber erforderlich, dass der Bewerber nicht farbenblind ist und normales Hörvermögen hat. Bewerber für Stellen des äusseren Dienstes, welche auch die Kenntniss einer slavischen Sprache (böhmisch oder polnisch) nachweisen und solche, welche frühcr bei einer Eisenbahn in Verwendung waren oder bei einer technischen Truppe gedient haben, erhalten unter sonst gleichen Verhältnissen den Vorzug.

Für die Diurnistenstellen können nur solche Bewerber Berücksichtigung finden, deren Certificate im Sinne des Gesetzes die Clausel „geeignet für Beamte" enthalten. Nach zurückgelegter zufriedenstellender Probepraxis werden nur jene Diurnisten, die eine vollständige Mittelschule absolvirt und die Maturitätsprüfung abgelegt haben, als Beamte, die anderen als Unterbeamte (Kanzlisten) stabilisirt.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen. Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Kohlenverkehr mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Berichtigung.

Die im Nachtrage II, giltig vom 1. Juli 1893, zum Tarife vom 1. August 1892 für den directen Kohlenverkehr mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen für die Relation Eisenberg—Holtschitz—Seestadtl eingestellte Frachtsatz von 13·4 kr. wird auf 14·1 kr. pro 100 kg berichtigt.

Wien, am 3. Juli 1893. [568]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-Bayerisch-Oesterreichischer Personen-Verkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1893 gelangt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Directions-Bezirke Altona, Hannover, Elberfeld und Frankfurt a/M., sowie der Werrabahn einerseits und Stationen der Bayerischen Staatsbahnen, der Station Carlsbad der Buschtěhrader Eisenbahn und den Stationen Marienbad und Wien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits zur Einführung.

Hiedurch wird der Tarif für den Hannover-Bayer.-Oesterreichischen Eisenbahn-Verband vom 1. Juni 1886 nebst Nachträgen aufgehoben.

Wien, am 30. Juni 1893. [569]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Einführung ermässigter Frachtsätze.

Am 10. Juli 1893 treten für den Verkehr zwischen Brambach einerseits und Grottau, Kratzau, Machendorf, Reichenberg, Weisskirchen und Zittau andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft, die von den betheiligten Güterexpeditionen in Erfahrung gebracht werden können.

Dresden, am 1. Juli 1893. [570]

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer und Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einbeziehung der Station „Gromnik".

Mit 1. August 1893 wird die Station „Gromnik" der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in die Ausnahmetarife für die in rubro bezeichneten Kohlenverkehre im Instructionswege einbezogen.

Demgemäss ist im erstgenannten Ausnahmetarife auf Seite 9, Schnitttafel II, Gruppe A, diese Station hinter dem Stationsnamen „Grodek" mit dem Schnittfrachtsatze von 26 kr. pro 100 kg handschriftlich nachzutragen.

Desgleichen ist der auf Seite 17 befindliche Stationstarif dahin zu ergänzen, dass die Station Gromnik hinter dem Stationsnamen „Bogumiłowice" mit den nachfolgend angeführten Frachtsätzen einzusetzen ist, und zwar:

	Frachtsatz zum Curse von				
	180/185	175/180	170/175	165/170	160/165
Nach Gromnik kr.	32·8	33	33	33	33

pro 100 Kilogramm.

Hinsichtlich des letztgenannten Ausnahmetarifes betragen die Frachtsätze nach Gromnik im Verkehre von sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrauer Revieres . . . . . 43·8 kr.
Mähr.-Ostrau . . . . . 42·8 „
Hruschau . . . . . 42·6 „
Szczakowa . . . . . 31·3 „
Trzebinia . . . . . 28·3 „
Dombrau . . . . . 43·8 „
Karwin . . . . . 44·7 „
} pro 100 kg.

Wien, am 27. Juni 1893. [571]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Berlin-Hanseatischer Verband. (Beförderung von Heu und Stroh.) Im Berlin-Hanseatischen und im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande können bis zum 31. August 1893 im Verkehre zwischen den Stationen der betheiligten Preussischen Staatsbahnen, sowie der Ostpreussischee Südbahn und der Stargard-Küstriner Eisenbahn einerseits und den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Mecklenburgischen Südbahn, der Prignitzer Eisenbahn, der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn und der Paulinenaue—Neu-Ruppiner Eisenbahn andererseits für Heu- und Strohsendungen in Wagenladungen, für welche ein offener Wagen von mehr als 7·2 m Länge nicht verfügbar ist, zwei offene Wagen regelmässiger Ladefähigkeit von je nicht mehr als 7·2 m Länge zur Beladung gestellt werden. Die Fracht wird für jeden dieser Wagen nach dem wirklichen Gewicht der Ladung, mindestens aber für 5000 kg für jeden Wagen nach dem Satze des Specialtarifs III erhoben. Nebengebühren, wie Deckenmiethe, Standgeld, Wägegeld u. s. w. werden für jeden Wagen besonders berechnet.

— (Neuer Verbandstarif.) Am 1. Juli 1893 erschien ein neuer Verbands-Gütertarif. Derselbe enthält neben den besonderen Bestimmungen zu der Verkehrs-Ordnung und den besonderen Tarifvorschriften etc. eine Erweiterung der directen Abfertigung durch Einbeziehung von Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn und der Eckernförde-Kapelner Schmalspurbahn in den Verbandsverkehr, sowie einen Neudruck der Ausnahmetarife. Im Verkehre mit Stationen der Mecklenburgischen Südbahn treten in einzelnen Fällen, mit Giltigkeit vom 1. October 1893, geringe Frachterhöhungen ein.

Die besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung haben die Genehmigung der zuständigen Landesaufsichtsbehörden gefunden.

Durch den neuen Tarif wurden aufgehoben:

1. der Berlin-Hanseatische Gütertarif vom 1. December 1890 nebst Nachtrag I,
2. der Nord-Ostsee Verbands-Gütertarif vom 1. September 1891 nebst Nachträgen bezüglich der Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen.

Druckexemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und bei dem Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, käuflich zu haben.

Grossh zgl. Badische Staatseisenbahnen. (Tarif für den directen Verkehr mit den Bodensee-Uferstationen.) Zum Tarife für den directen Güterverkehr mit den badischen Uferstationen des Bodensees vom 1. October 1890 wurden mit 1. Juli 1893 die Frachtsätze für Station Mannheim-Neckarvorstadt in der Fracht-Stückgutclasse und im Specialtarif für bestimmte Stückgüter, sowie im Ausnahmetarif Nr. 3 für bestimmte Stückgüter um je 0·06 Mk. für 100 kg ermässigt.

Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verband. (Erweiterung des Ausnahmetarifes 13.) Vom 1. August 1893 an gilt der Ausnahmetarif 13 für Schwefelkiesabbrände nur noch für die zum Hochofenbetriebe bestimmten abgerösteten Schwefelkiese (Schwefelkiesabbrände).

Westdeutscher Verbands - Gütertarif. (Neuer Ausnahmetarif für Getreide etc. und Malz.) Zum Westdeutschen Verbands-Gütertarife, Theil II und Heft 1, wurden mit 20. Juni giltige Nachträge herausgegeben, enthaltend Bestimmungen und Frachtsätze zu einem Ausnahmetarife für Getreide, Mühlenfabrikate und Malz. Dieselben sind vom bezeichneten Tage ab in den Tarifstationen einzusehen, daselbst auch käuflich zu haben.

Breslau-Sächsischer Vieh- etc. Tarif. (Nachtrag V.) Am 1. Juli 1893 trat zum Breslau-Sächsischen Vieh- etc. Tarif der Nachtrag V in Kraft. Abdrücke des Tarifnachtrages können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Localgütertatrif für den Directionsbezirk Frankfurt a. M. und Hessischen Wechseltarif. (Nachtrag IV.) Am 1. October 1893 gelangt der Nachtrag IV zum Localgütertarif der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. zur Ausgabe, durch welchen im Verkehr mit den Stationen der Strecke Straussfurt—Eckartsberga und Gispersleben—Wasserthaleben mehrfach geringe Erhöhungen in den Entfernungen zur Einführung kommen. Die erhöhten Entfernungen finden vom gleichen Tage ab auch im Verkehre mit den Wettbewerbsstationen der Hessischen Lndwigsbahn Hanau, Höchst a. M., Wiesbaden und Frankfurt a. M. Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Norddeutsch-Bayerischer Getreideverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 1. Juli 1893 ab werden die Stationen Barmen-Loh., Langenberg und Welschenennest des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld, ferner die Station Wernshausen der Werrabahn in den Ausnahmetarif für Getreide etc. aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Abfertigungsstellen.

Deutsch - Luxemburgischer Verkehr. (Nachtrag I zum Theil I für die Beförderung von Leichen etc.) Zum Allgemeinen Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen (Theil I) für die Deutsch-Luxemburgischen Verkehre vom 1. Jänner 1893 ist am 1. Juni 1893 ein Nachtrag I in Geltung getreten. Derselbe enthält Aenderungen der Bestimmungen über die Beförderung von Leichen gemäss einer zwischen den betheiligten Regierungen auf Grund des § 1, letzter Absatz, der Ausführungs-Bestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr getroffenen besonderen Vereinbarung.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. (Holztarif.) Die durch Bekanntmachung der kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg vom 23. Mai 1893 veröffentlichte Aufnahme des Artikels Schwartenbretter bis zu 6 m Länge in den Ausnahmetarif 1, Abtheilung C, des Magdeburg-Bayerischen Gütertarifes, bezieht sich, wie hiedurch zur Vermeidung von Zweifeln hervorgehoben wird, nur auf die zu Grubenzwecken bestimmten Schwartenbretter bis zu 6 m Länge.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 25. Juni sind einige Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes in Kraft getreten, von welchen insbesondere hervorgehoben wird: die Detarifirung der Artikel Bleimennige und Magnesit. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Norddeutsch - Sächsischer und Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 1. Juli wurden in die Ausnahmetarife für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren die Stationen Franzensfest (Sächs. Staatsb.) und Harburg U. E. einbezogen. Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze ertheilen die genannten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Rheinisch - Westphälisch - Sächsischer Güterverkehr. (Aufhebung directer Frachtsätze.) Mit 14. August werden die Entfernungen für den directen Verkehr zwischen der Station Maybach des Directionsbezirkes Köln (linksrheinisch) einerseits und den Stationen Eger, Franzensbad und Hof der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits im Heft 2 des Gütertarifes vom 1. Juni 1890 aufgehoben.

Deutsch-Russischer Importverkehr. (Detarifirung des Artikels Kopra.) Der in dem Deutsch-Russischen Importtarif unter den Nummern 343 und 943 des Waarenverzeichnisses aufgeführte Artikel „Kopra (Cocosnusskerne)“ wird vom 18. Juni ab für die Strecken ab Schnittpunkt östlich aus der Classe 4 nach der Classe 5 versetzt.

Norddeutscher Donau-Umschlags-Verkehr über Passau Donauländ trans. und Regensburg Donauländ transit. (Nachtrag III zum Gütertarife.) Am 1. Juli trat der Nachtrag II zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Tarifmassnahmen und Abänderungen von Stationsnamen neuberechnete Frachtsätze der Ausnahmetarife 1 und 2 für Eisen- und Stahlwaaren, Façon- und Roheisen der Abtheilung b, Verkehr mit den unteren Donauländern (Rumänien, Serbien, Bulgarien und darüber hinaus), mit welchen meist Frachtermässigungen, vereinzelt auch Frachterhöhnngen verbunden sind. Letztere kommen erst vom 15. Angust ab zur Anwendung.

Nordwestdeutsch - Bayer. - Oesterr. Personen- und Gepäckverkehr. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1893 ist unter der Bezeichnung „Nordwestdeutsch-Bayer.-Oesterr. Personen- und Gepäckverkehr“ ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck zwischen Stationen der kgl. Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Hannover, Elberfeld und Frankfurt a/M., sowie der Werrabahn einerseits und Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, der Station Carlsbad der Buschtěhrader Eisenbahn und den Stationen Marienbad und Wien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen anderseits unter Aufhebung des Hannover-Bayer.-Oesterr. Personen- und Gepäcktarifes vom 1. Juni 1890 nebst Nachtrag zur Einführung gelangt.

Mähr.-Böhm.-Bayer.-Vorarlberger Gütertarif, Tarifheft V. (Frachtsätze für Schlacken.) Mit Giltigkeit vom 10. Juli 1893 kommen für die Beförderung von Schlacken (Puddel-, Walzen- und Schweiss-Schlacken) in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

ab						
Haidhof	nach	Mähr.-Ostrau	(K. F. N. B.)		1·4118	Mark für 100 kg
Nürnberg C.-B.	„	„	„	„	1·5558	
Rosenberg	„	„	„	„	1·4518	
Schwandorf	„	„	„	„	1·3818	

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der im Nachtrage IV zu den Instradirungstabellen des Tarifheftes V für den Mähr.-Böhm.-Bayer.-Vorarlberger Güterverkehr hinsichtlich der Relation Amberg—Mähr.-Ostrau vorgesehenen Verkehrsleitung.

Weinverkehr von Oesterreich-Ungarn nach Frankreich via Schweiz. (Aufhebung von Tarifen.) Die nachstehend verzeichneten Tarife für den Weinverkehr aus Oesterreich-Ungarn nach Frankreich via Schweiz treten mit 30. September 1893 vollständig ausser Kraft:

1. Specialtarif für die Beförderung von Wein in Fässern etc. im Verkehr zwischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und Genf transit, Verrières traus. etc. (Frankreich) anderseits vom 1./10. Juni 1880,
2. Ausnahmetarif für Wein und leere Fässer im Verkehr zwischen Kaiser - Ebersdorf und Passau-Donauländ einerseits und Genf transit, Verrières transit etc. (Frankreicb) anderseits vom 10. Juli 1880,
3. Ausnahmetarif für Wein und leere Fässer im Verkehr zwischen österr.-ungar. Bahnstationen (K. E. B., St. E. G., kgl. Ung. Stb. und Erste Siebenbürger Eisenbahn) und Genf transit, Verrières transit etc. (Frankreich) vom 10. November 1880, mit I. Nachtrag,
4. Ausnahmetarif für Wein und leere Fässer im Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn, der Ungar. Westbahn und weiter und Romanshorn, Rorschach, Delle transit, Verrières transit und Genf transit vom 1. Juni 1882 sammt Nachtrag.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage **2%**, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1401	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schiefer	Rücksichtlich der Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 10. Juli 1893 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893		Frachtsätze des Ausnahmetarifes III		Im Kartirungswege		
1402	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schiefer	Freihermersdorf	Troppau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Partaiorgane	Vom 10. Juli 1893 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 13·9	kr. 11·0	kr. 2·9	Im Kartirungswege		
				Eckersdorf	Troppau				11·9	10·0	1·9			
				Bautsch	Olmütz loco und transito				31·9	25·7	6·2			
					Sternberg				33·7	29·6	4·1			
					Wrbatek				33·6	29·3	4·3			
					Brodek				30·2	29·3	0·9			
					Prossnitz				34·6	31·1	3·5			
					Bedihost				34·5	31·9	2·6			

Hiedurch werden zugleich vom nebenbezeichneten Geltungstermine an die in den Verordnungs-Blättern Nr. 26, 29 und 31 ex 1893, sub den Positionen 457, 487 und 513, für denselben Artikel und die gleichen Relationen publicirten Frachtbegünstigungen ausser Wirksamkeit gesetzt.

1403	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Specialtarifes 2 bis zu einer Wagonlänge	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn- und Localbahnstrecken)		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 10. Juli 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife		Frachtsätze des Specialtarifes 2		Im Kartirungswege		

1404	K.F.N.B.	Die bei den Zugeständnissen. Publicationen im Verordnungs-Blatte Nr. 135 ex 1892, Positionen 1800 und 1801, und im Verordnungs-Blatte Nr. 144 ex 1892, Post 2125, stipulirte Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen wird mit Giltigkeit vom 3. Tage nach gegenwärtiger Publication auf **Frachtzahlung für das verladene Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen** abgeändert.											

1405	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Erdäpfel (Kartoffeln)	G ö r z	Chemnitz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Bei Einhaltung der Bestimmungen des Güter-Tarifes, Theil II für den Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verband vom 1. Juni 1892	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, oder aber bis zu der vor diesem Termine erfolgenden Einführung der Frachtsätze im Tarifwege	L o c a l t a r i f e	Bestehen keine directen Frachtsätze	Prge. 245	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege			
					Dresden-Altstadt					239				
					Dresden-Friedrichstadt					241				
					Dresden-Neustadt					242				
					Elsterwerda					250				
					Plauen i. V. oberer Bhf.					227				
					Planen i. V. unterer Bhf.					226				
					Reichenbach i. V.					229				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1406	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Futter- und Streuartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee, Futterrüben, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Häckerling, Häcksel, Kaff, Obm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Träbern, Trestern, Oelkuchenmehl, Torf und Waldstreu, ferner Düngemittel der Position D—15 der Güterkuchen, Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, sowie Futtersamen	Rücksichtlich der Strecken der k. k. Ferdinands-Nordbahn, und zwar: a) der Hauptbahnstrecken b) der Localbahnstrecken		Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Anf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Aufgeber, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendungen nach österreichischen Empfangsstationen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. August 1893	L o c a l t a r i f e		a) 13 kr. b) 15 kr. pro Wagen und 1 Kilometer (inclusive Manipulations-Gebühr)		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Für Sendungen auf kürzere Strecken, als 8 Kilometer, werden die nebenbezifferten Einheitssätze sowohl rücksichtlich der Hauptbahnstrecken als auch rücksichtlich der Localbahnstrecken stets für 8 Kilometer berechnet

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikeln, Düngemitteln und Futtersamen:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Vorangegebenes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

(L.S.)

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirksbauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

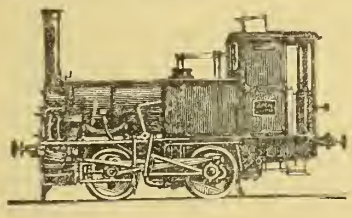
(L.S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1407	Südbahn-Gesellschaft		Steine und Steinhauerwaaren der Posit. S—57 und 59 des Tarifes Theil I	Prosecco	Budapest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	242	166	76	In Kattirungswege		Hiedurch werden die in den Verordnungs-Blättern Nr. 137 vom 29. November 1892, Post 1860 und Nr. 35 vom 25. März 1893, Post 733 publicirten Begünstigungen gegenstandslos
				Nabresina					245	166	79			
				Monfalcone					252	178	74			
				Sagrado					256	182	74			
				Görz					260	190	70			
				Prosecco	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen				228	166	62			
				Nabresina					232	166	66			
				Monfalcone					236	178	58			
				Sagrado					239	182	57			
				Görz					246	190	56			
		Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Steine und Steinhauerwaaren der Pos. S—59 des Tarifes Theil I	Triest S.B. und Fiume	Budapest S.B.			Ungarisch-Adriatischer Verbandtarif, giltig vom 25. Mai 1891	196	178	18			
				a) Triest b) Fiume	Budapest: dunap. t. p. u. Józsefváros Lipótváros Kelenföld loco nyugot p. n.				a) 208 208 218 200 218	b) 202 202 212 196 212	a) 194 194 204 182 204	b) 184 184 194 178 194	a) 14 14 14 18 14	b) 18 18 18 18 18		
					Ó-Buda-Filatorigat Kőbánya also p. u. „ felső p. n.				208 208 208	202 202 202	190 194 194	184 184 184	18 14 14	18 18 18		
									Heller inclusive ungar. Steuer							
1408	Südbahn-Gesellschaft		Für Banmaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche beim Bau und zur Einrichtung einer Dynamo-Maschinen- und Kesselban-Fabrik in Kanizsa Verwendung finden, gelangt bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893 der Ausnahmetarif XVII des vom 1. April 1893 giltigen Localtarifes zur Anwendung.												

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft.

LOCOMOBILEN

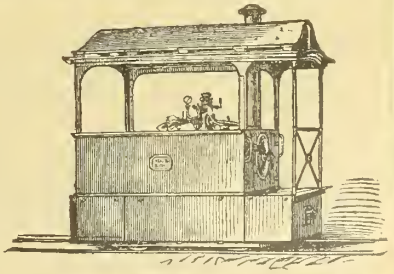
von 2—12 Pferdekraft.

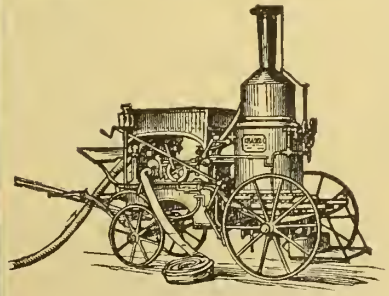
Dampf - Feuerspritzen

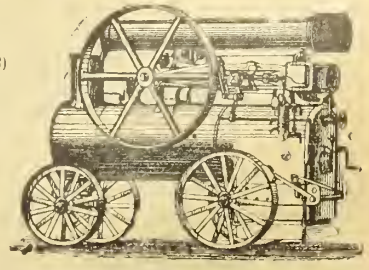
von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.







(352)

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Meteovich, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% } des Frachtsatzes II. Classe
von 15—50 mit 50% }

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geld-sendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 78. Wien, 8. Juli 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Rauchlose Kohlenverbrennung. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen vom 15. Juni 1893, Z. 29.533, betreffend die Begleitdocumente für Pulversendungen.

Nach Inhalt einer Mittheilung des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums vom 3. Juni 1893, Abth. 7, Z. 1944, wird Seitens einzelner Eisenbahnorgane der Transport von Pulver dadurch erschwert, dass einerseits bei der Aufgabe die Beibringung, bezw. Unterfertigung einer Haftungserklärung verlangt wird, während andererseits wieder — unter Nichtanerkennung der vorgewiesenen Pulververschleissbüchel — von Personen, welche mit der Abfassung und Absendung des Pulvers an die licenziirten Pulververschleisser bevollmächtigt sind, besondere Munitionsgeleitscheine gefordert werden.

Da solche Erschwernisse geeignet sind, den Pulververschleiss zu beeinträchtigen und dadurch auch das Monopolerträgniss herabzumindern, wird die geehrte Verwaltung aufgefordert, den Organen des Executivdienstes in Erinnerung zu bringen, dass die in der hierortigen Verordnung vom 1. November 1888, R.-G.-Bl. Nr. 163 (I. Nachtrag zur amtlichen Ausgabe vom Jahre 1887 der Sprengmittel-Verordnung vom 1. Juli 1880, R.-G.-Bl. Nr. 79) vorgesehene Erklärung nur auf den Eisenbahntransport fertiger Patronen Anwendung zu finden hat, sowie dass auf Grund der Bestimmung des § 6 der Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, der Finanzen und der Polizei vom 11. Februar 1860, R.-G.-Bl. Nr. 39, bei Pulververfrachtungen aus den Pulverwerken in die ärarischen Magazine, dann aus letzteren an die licenziirten Pulververschleisser, endlich bei Transporten des Sprengpulvers an die Bergwerksbesitzer und Bauunternehmer, die von der Ortsbehörde vidirten Lieferscheine oder Certificate der Pulvererzeuger, sowie die von k. und k. Artillerie-Zeugsdepots bestätigten Verschleissbüchel und Zahlungsdocumente zur Legitimation genügen.

Können die beiden letzteren Documente die betreffende Sendung nicht begleiten, so ist im Sinne des h. o. Erlasses vom 15. December 1884, Z. 44.202 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 148 ex 1884) Seitens der Aufgabsstation die stattgehabte Vorweisung der fraglichen Documente im Frachtbriefe zu bestätigen.

Wien, am 15. Juni 1893.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Ottrokowitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Malenowitz nach Zlin.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ingenieur Jacob Stern in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Ottrokowitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Malenowitz nach Zlin im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 22. Juni 1893. Z. 27.777.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Sachfälligkeit einer Eisenbahn-Gesellschaft wegen eines vor der Betriebseröffnung eingetretenen Bahnunfalles.

In Folge der strafgerichtlich constatirten Fahrlässigkeit des den Bau einer Eisenbahnstrecke leitenden Ingenieurs fand ein Zusammenstoss der das Material zuführenden Wagen statt, bei welchem ein Bediensteter so beschädigt wurde, dass er nach dem ärztlichen Parere Zeit seines Lebens arbeitsunfähig wurde. Seiner gegen die Bahnunternehmung selbst beim kgl. Gerichtshofe in Steinamanger angestrengten Entschädigungsklage wurde von dieser entgegengesetzt, dass sie passiv nicht legitimirt sei, indem nur die Bauunternehmung, eventuell der schuldtragende Ingenieur, für den Schaden haftbar gemacht werden könne, übrigens auch ein Verschulden des Beschädigten selbst in seiner Unachtsamkeit vorliege, die ärztliche Behandlung eine nicht entsprechende war, und dass der Entschädigungsanspruch übertrieben sei.

Der genannte Gerichtshof wies diese Einwendungen zurück und sprach dem Geschädigten eine Jahresrente von 360 fl. unter Verfällung der Gesellschaft in die sechspercentigen Zinsen und in die Kosten zu. In den Motiven wird ausgeführt, dass dem Unfallgesetze (G.-A. XVIII ex 1877) zufolge es bezüglich der Haftung keinen Unterschied mache, ob der Unfall vor oder nach der Eröffnung der Eisenbahn eingetreten sei; die geklagte Gesellschaft sei Bauherr, welchem der casus-nocet; er könne seinen Regress gegen die Bauunternehmung, resp. gegen den Ingenieur nehmen. Eine Befreiung der Haftungspflichtigen könne nur bei einer vis-major oder einem Verschulden Anderer eintreten, worüber jedoch der geführte Beweis misslungen ist. Die bezifferte Jahresrente sei bei den dortigen Lebensverhältnissen sehr gering.

Die kgl. Tafel in Raab und die kgl. Curie (Entsch. vom 9. März 1993, Z. 11.910 ex 1892) bestätigten dieses Urtheil mit der weiteren Motivirung, dass es bezüglich der Haftung der Bahnunternehmung selbst keinen Unterschied macht, ob der Beschädigte mit ihr in einem Vertragsverhältnisse stand oder nicht, ebensowenig ob sie selbst den Bau führt oder durch einen Dritten führen lässt.

Rauchlose Kohlenverbrennung.

Die Verbilligung des Maschinenbetriebes durch Einführung von Ersparungen hinsichtlich des Brennmaterials ist, wie begreiflich, der Gegenstand eingehender Studien, und scheint insbesondere die Möglichkeit der rauchlosen Verbrennung der Kohle günstige Chancen hiefür zu bieten. Wir betrachten diese Frage als sehr interessant, umsomehr als auch der Oesterr. Lloyd sich damit eingehend beschäftigt.

Das Problem der rauchlosen Verbrennung von Kohle soll, wie die „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens“ berichten, endlich durch einen neuen Vorgang gelöst worden sein, der in Berlin unter gesetzlichen Schutz gestellt wurde und dort ziemliches Aufsehen erregte. — Von Seite der Gesellschaft, die auf diese Erfindung ein Patent genommen hat, sind bereits Verträge wegen Nutzbarmachung des neuen Processes mit verschiedenen grossen commerciellen und industriellen Unternehmungen (Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Amerikanische Packet-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Schiffswerften von Schichau in Elbing und Vulcan in Stettin) abgeschlossen worden.

In der Einrichtung des neuen Heizapparates haben die Erfinder vollkommen neue Bahnen betreten. Die Kohle wird hier nicht in Stücken, sondern in Staubform zur Verbrennung gebracht. Im Uebrigen ist das System im höchsten Grade einfach.

An Stelle einer jeden der bisherigen Heizthüren des Kessels ist ein birnförmiges, innen mit feuerfestem Materiale gefüttertes Gefäss beweglich angebracht, das die eigentliche Feuerung vorstellt. Diametral gegenüber hat dieses Gefäss zwei grössere Oeffnungen, wovon die eine zur Feuerbüchse führt, aus der die Roststäbe entfernt wurden, während die andere bestimmt ist, das Zuleiten eines künstlich erzeugten Luftstromes aus dem Heizraume zu ermöglichen.

Eine sehr sinnreiche Vorrichtung besorgt das Mengen des Luftstromes mit der zur Verbrennung bestimmten Staubkohle, knapp bevor die Luft in den Apparat eintritt. Ein in diesem unterhaltenes kleines Feuer bringt die in obiger Form zugeführte Kohle alsbald zur Verbrennung, worauf der einmal eingeleitete Process selbstthätig seinen Fortgang nimmt und eine ruhige, heizkräftige Flamme in die Feuerbüchse entsendet.

Der Luftstrom, welcher an der der Kesselfront abgewendeten Seite eintritt, besorgt lediglich die Zufuhr des Heizmaterials, während die für dessen vollständige Verbrennung nothwendige Luft in hierauf mehr oder weniger senkrechten Richtung durch die Oeffnungen zutritt, welche an der Peripherie des Verbrennungsraumes angeordnet sind. Diese Vorkehrung bewirkt in erster Linie ein überaus inniges Mischen von Heizmaterial und Verbrennungsluft, während sie überdies verhindert, dass der die Kohle zuführende Luftstrom durch allzu lebhaftes Verbrennen zu unerwünschter Lebhaftigkeit angetrieben wird. Ein Erhöhen oder Vermindern der Intensität des Luftstromes liegt vielmehr in der Hand des Kesselwärters, wie auch das Regeln des Luftzuges selbst.

Es ist einleuchtend, dass die Verbrennung des Heizmaterials nach dem geschilderten Verfahren eine sehr vollständige ist. Jedes einzelne Kohlenpartikel gelangt, von dem seine Zuführung besorgenden Luftstrome getragen, in den Apparat, erfährt daselbst eine Mischung mit der seitlich zuströmenden Verbrennungsluft und wird in dem Augenblicke vollkommen verzehrt, wo es in die Verbrennungssphäre eintritt. Die thatsächliche Rauchlosigkeit der Verbrennung liefert den besten Beweis für deren Vollkommenheit.

Es liegt auf der Hand, dass es stets möglich sein wird, die die Zufuhr des Heizmaterials besorgende Luft durch rationelles Ausnützen der Verbrennungsgase bis zu einem hohen Grade vorzuwärmen. Ein weiteres Mittel, die Lebhaftigkeit der Verbrennung zu erhöhen, ist durch die Möglichkeit der Zufuhr von überhitztem Wasserdampf gegeben.

Die insbesonders für die Schiffahrt wichtigen Vortheile, welches dieses neue Verfahren — falls es sich auch in Zukunft bewähren sollte — springen in die Augen. Sie liegen — von der lang angestrebten Rauchlosigkeit der Verbrennung abgesehen — in dem Wegfall der festen Verbrennungsrückstände, in der wesentlich einfacheren Kesselbedienung, in der durch das Entfallen directer Zuströmung kalter Luft garantirten geringeren Inanspruchnahme der Kessel, bei denen überdies die Roste eliminirt werden, und endlich in der Möglichkeit, die Höhe der Kamine auf ein geringeres als das gegenwärtig übliche Mass zu beschränken.

Es verdient auch hervorgehoben zu werden, dass

der Apparat sich nicht nur für die Verwendung bei Dampfkesseln, sondern auch bei allen anderen industriellen Zwecken dienenden Feuerungen eignet, sowie dass dabei nicht nur der Gebrauch pulverisirter Steinkohle, sondern auch solcher Braunkohle und auch des pulverisirten Torfes möglich ist.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte schmalspurige Localbahn von Hochstein nach Grulich. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 13. Juni das von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen ausgearbeitete generelle Project für eine Localbahn von Hochstein nach Grulich der k. k. Statthalterei in Brünn mit dem Auftrage übermittelt, bezüglich dieses Projectes im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision gemeinsam mit der k. k. Statthalterei in Prag einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird insbesondere auch die Frage einer eingehenden Erörterung und Klarstellung unterzogen werden, ob nicht etwa dem gegenwärtigen Verkehrsbedürfnisse der durch dieses Project berührten Industrieorte bis auf Weiteres durch Ausführung einer lediglich einseitigen Verbindung entweder nach Hochstein oder nach Grulich Genüge geleistet werden könnte. Die effectiven Kosten dieser 32 km langen Bahn betragen einschliesslich der Kosten des Fahrparkes etc. 1,570.000 fl. ö. W. [H.-M.-Z. 27.769.]

Projectirte elektrische Localbahn vom Praterstern in Wien nach Kagran. (Theilweise Trassengenehmigung und neuerliche Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission hinsichtlich der Theilstrecke vom Praterstern bis km 0·9.) Mit Rücksicht auf das Ergebniss der am 22. April vorgenommenen Localcommission hat das k. k. Handelsministerium den Seitens der Vertreter der projectirten elektrischen Localbahn vom Praterstern in Wien nach Kagran bei dieser Commission gestellten Alternativantrag hinsichtlich der Mitbenützung der im Zuge der Reichsstrasse bereits bestehenden Strassenbrücke unter den mit der k. k. Strassenverwaltung noch zu vereinbarenden Modalitäten gegen gleichzeitige Auflassnng der projectirten selbstständigen Eisenbahnbrücke innerhalb der gedachten Strecke über das alte Donaubett, genehmigt, und die k. k. Statthalterei in Wien unterm 13. Juni beauftragt, bezüglich der Strecke vom Praterstern bis km 0·9 der projectirten elektrischen Localbahn unter Zugrundelegung der neuen Behelfe eine neuerliche Trassenrevision und Stationscommission (bezüglich der Ausgangsstation) einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 59.301 ex 1892.]

Projectirte normalspurige Localbahn von Niklasdorf nach Zuckmantel. (Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die Trassenrevision bezüglich des Projectes für eine normalspurige Localbahn von Niklasdorf nach Zuckmantel für den 10. Juli anberaumt. Mit der Leitnng der Commission ist der Bezirkshauptmann Heinrich Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 12.729.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt: Für die Herstellung der Sicherungsanlagen in den Stationen Oberland, Gstatterboden, Kalwang, St. Georgen a/d. Mur, Neumarkt in Steiermark, Amstetten und Strasswalchen.

— (Linie Prag—Moldau: Erweiterung der Stationen Neustadt und Eichwald: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Teplitz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Stationen Neustadt und Eichwald der k. k. Staatsbahnlinie Prag—Moldau für den 8. Juli anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 12.025.]

— (Linie Gmünd—Eger: Erweiterung der Geleiseanlage in der Station Frauenberg: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Budweis hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Geleiseanlage in der Station Frauenberg der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd—Eger für den 10. Juli anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann in Bndweis. [G.-I.-Z. 12.961.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Schleppbahn von der Station Bleistadt zur dortigen Glasfabrik: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Falkenau hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Anlage einer Schleppbahn von der Station Bleistadt zur dortigen Glasfabrik für den 8. Juli anberaumt. [G.-I.-Z. 13.045.]

Kgl. Sächsische Staatsbahnen. (Linie Bodenbach—Grenze: Weichensicherungsanlage in Mittelgrund.) Das Project für die Erweiterung der Weichensicherungsanlage in der Station Mittelgrund durch die General-Direction der kgl. Sächsischen Staatsbahnen wurde zur Ausführung genehmigt. [19. Mai, Z. 16.113.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Nebengebäude in Wien.) Am Bahnhofe in Wien wird ein Nebengebäude errichtet. [7. Juni, Z. 29.537.]

— (Bauliche Veränderungen in der Station Jedlesee.) Die Locomotivmontur in der Station Jedlesee wird durch einen Anbau vergrössert; im Zusammenhange damit gelangt auch eine entsprechende Geleiseänderung zur Ausführung. [13. Juni, Z. 30.737.]

— (Ladestelle „Krzesschitz" zwischen Polepp und Leitmeritz.) In km 401·7 bis 402·1 zwischen den Stationen Polepp und Leitmeritz wird für Zwecke der Zuckerfabrik der Firma Winterberg & Heller in Wegstädtl eine Ladestelle errichtet. [8. Juni, Z. 23.077.]

— (Herstellung eines Steinsatzes im linksseitigen Seitengraben des Einschnittes in km 69·6/8.) Zur Erhaltung des Grabenprofiles und zur Stabilisirung des Oberbaues hat sich die Nothwendigkeit ergeben, im linksseitigen Seitengraben des Einschnittes in km 69·6/8 der Strecke Guntersdorf—Zellerndorf einen Steinsatz auf eine Länge von 100 m herzustellen. [10. Juni, Z. 27.273.]

— (Linie Deutschbrod—Pardubitz—Lieben: Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in Königgrätz.) Auf Grund des Ergebnisses der am 25. April durchgeführten Localcommission wurde das Project für die Erweiternng des Aufnahmsgebäudes in der Station Königgrätz zur Ausführung bewilligt. [2. Juni, Z. 23.576.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Rollbahn zur Skřivaner Zuckerfabrik.) Für die provisorische Wiederherstellung der zum Zwecke des Transportes von Anschüttungsmaterial in die Skřivaner Zuckerfabrik führenden, die Strecke zwischen den Stationen Neubydschow—Smidar in km 36·5/6 im Niveau kreuzenden Rollbahn, wurde die Ausführnngsbewilligung ertheilt. [30. Mai, Z. 28.111.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörnng.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

6. Juli. Der Gesammtverkehr auf der Strecke Stanislau—Husiatyn wurde heute mit den Zügen 1218 und 1361 wieder aufgenommen.

Aufstellung einheitlicher Normen für die Begrenzung des Gefährlichkeitsrayons in jenen Strecken, in welchen das Verweilen auf den Laufbrettern, das Beiseiteneigen oder das Aufstehen auf Bremsitzen für das Zugbegleitungspersonale gefährlich ist. Im Sinne der Grundzüge für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe (Art. 19, Z. 104) und für Localbahnen (Art. 19, Z. 93) sind jene Strecken, in welchen wegen zu nahe stehender Objecte das Verweilen auf den Laufbrettern, das Beiseiteneigen oder das Aufstehen auf Bremssitzen gefährlich ist, dem Zugbegleitungspersonale bekannt zu geben. Für die Bestimmung dieses Gefährlichkeitsrayons bestehen jedoch bisher keine allgemeinen Normen und wird derselbe von den Bahnverwaltungen nach verschiedenen Grundsätzen begrenzt. Da mit Rücksicht auf die persönliche Sicherheit der Zugbegleiter und für den Fall nothwendig werdender gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln die Aufstellung einheitlicher Normen im Gegenstande zweckmässig erscheint, wurde die Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, als derzeit Vorsitzende in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz eingeladen, die angeregte Frage in der gemeinsamen Directoren-Conferenz zum Gegenstande der Berathung und Beschlussfassung zu machen. Hiebei wurde bemerkt, dass für die Begrenzung des Gefährlichkeitsrayons bei den k. k. Staatsbahnen eine Ent-

fernung von 2·2 m von der Geleisemitte bei einer Höhe von 0·76 bis 3·375 m über der Schienenoberkante als Norm angenommen wird. [23. Juni, Z. 30.969.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelminister hat die für nachfolgende, bereits früher den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführnng gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 16. Juni 1893, Z. 36.802, die seinerzeit mit Erlass vom 17. Mai 1892, Z. 29.810, dem Obergespan des Comitates Szeben (Hermannstadt) Gustav Thalmann ertheilte Vorconcession für eine von der Station Alvincz (Comitat Alsó-Fehér in Siebenbürgen) der Linie Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende,
   a) über Szász-Sebes, Szerdahely, Szelistye bis zur Station Nagy-Szeben (Hermannstadt) der Linie Kis-Kabus (Klein-Köpisch)—Nagy-Szeben—Fogaras der kgl. Ungarischen Staatsbahnen,
   b) von Nagy-Szeben bis Resinár,
   c) von Nagy-Szeben über Sellenberk bis Nagy-Disznód führendes normalspuriges Localbahnnetz auf die Dauer eines weiteren Jahres (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62 ex 1862, Vorconcession Post 2 a, b, c.)
2. Mit Erlass vom 18. Juni 1893, Z. 39.163/III, die seinerzeit mit Erlass vom 25. April 1892, Z. 23.972, dem Peter Dietrich und Consorten ertheilte Vorconcession für eine von der Endstation Nagy-Bélicz der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Tót-Megyer—Nagy-Belicz abzweigende und diese über Simony, Kis-Ugrócz, Pázsit, Nagy-Ugrócz, Oszlány, Gerenye, Bisztricsény, Nyitraszeg, Nemes-Kosztolány, Alsó-Lelócz, Nyitra-Novák, Laszkár, Felsö-Lelócz, Koós, Privigye, Nedoszer, Kis-Gróna, Majzell, Jassenova und die Gemarkung der Gemeinde Budis in der Station Turócz-Szent-Márton (nächst Rutka) mit der Linie Budapest—Hatvan—Rutka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines weiteren Jahres (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 59 ex 1892, Vorconcession Post 1).
3. Mit Erlass vom 18. Juni 1893, Z. 39.685/III, die seinerzeit mit Erlass vom 29. Mai 1892, Z. 22.465, dem Budapester Universitäts-Professor, Reichstags-Abgeordneten Julius Sághy und dem Bauunternehmer Maximilian Neuschloss ertheilte Vorconcession für eine von der Station Pozsony (Pressburg) der Linien Marchegg — Budapest —Orsova —Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, ferner der in ihrem Betriebe stehenden Linien (Pozsony—) Devény-Ujfalu (Theben-Neudorf)—Szakolcza (Marchthalbahn) und Pozsony—Szombathely Pressburg — Steinamanger) abzweigende und nach Ueberbrückung des linksseitigen Donauarmes im Bereiche der Insel Schütt über Somorja (Schütt-Sommerein), eventuell die Gemarkung der Gemeinde Csütörtök bis Duna-Szerdahely führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines weiteren Jahres (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1892, Vorconcession Post 4).

Localbahn (Budapest-) Haraszti-Ráczkeve. (Ordentliche Generalversnmmlung.) Am 8. Juni fand in Budapest die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Haraszti-Ráczkeve, d. i. einer mit Uebersetzung des Soroksarer Donauarmes in den Bereich der Insel Csepel führenden 20 km langen Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad und Fortsetzung der Linie Budapest—Soroksár-Haraszti der Budapester Localbahnen (Eigenthum der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft), statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Directionsbericht über die Gestion im Betriebsjahre 1892 zur Verlesung, welcher Aufschluss über die Bauführung ertheilt und constatirt, dass während des zweimonatlichen Betriebes seit Eröffnung desselben am 6. November 1892 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 133 ex 1892) ein Reingewinn von 864 fl. erzielt wurde. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde der Direction das Absolutorium ertheilt und der bisherige Aufsichtsrath wiedergewählt. Der Verkehr der Linie Budapest—Haraszti—Raczkeve hat sich seither derart gehoben, dass derzeit täglich in jeder Richtung 12 Züge verkehren.

Ausland.

Schweiz. (Project einer schmalspurigen Strassenbahn von Wetzikon nach Stäfa.) Mit der Botschaft vom 13. Jnni empfiehlt der Bundesrath der Bundesversammlung die bedingungsweise Ertheilung der Concession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Strassenbahn von Wetzikon nach Stäfa auf die Dauer von 50 Jahren. Die Bahn bezweckt die Verbindung des Züricher Oberlandes mit dem Zürichseegebiet, bezw. der beiden bedeutendsten Orte dieser Gebiete, Wetzikon (Knotenpunkt der Vereinigten Schweizerbahnen) und Stäfa. Die Länge der Bahn beträgt rnnd 16 km, die Spurweite 1 m, die Maximalsteigung 60‰, die Höhendifferenz 145 m, der Minimalradius in offener Linie 50 m und in Grüningen ausnahmsweise 30 m. Als Zwischenstationen sind vorgesehen die Haltestellen Grüt, Gossau, Ottikon, Grüningen, Binzikon, Herrgass, Hombrechtikon, Ranghausen, Mies, eventuell Uerikon, Fabrik Wernecke und Kehlhof. Die vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft, deren Sitz in Grüningen ist, sind dem Bundesrathe binnen 18 Monaten, vom Datum der Concession an gerechnet, vorzulegen; sechs Monate nach erfolgter Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten zu beginnen und binnen einem Jahre nach dem Baubeginne ist die ganze Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben. Die Beförderung von Personen soll in Wagen mit einer oder event. zwei Classen täglich mindestens dreimal nach beiden Richtnngen von einem Endpunkte der Bahn zum anderen und unter Aufenthalt in allen Stationen erfolgen. Die Gesammtkosten werden mit 786.000 Frcs. oder per Kilometer mit 49.100 Frcs. in der Voraussetzung veranschlagt, dass der Staat die unentgeltliche Benützung der Staatsstrassen gestatte, die Hälfte der Kosten für die Correction derselben übernehme an den Stellen, wo Steigungen über 60‰ vorkommen und eventuell zur Reduction der letzteren auf 50‰ Hand biete; ferner wurde vorausgesetzt, dass die Gemeinden alle Landerwerbungen für die Strassenbahn auf eigener Linie und für die Zufahrtsstrassen ganz auf sich nehmen, die Benützung, bezw. Verbreiterung der Gemeindestrassen gestatten und in letzterem Falle die Expropriation übernehmen, einen Beitrag an die Correction der Gemeindestrassen leisten, sowie die unentgeltliche Benützung der Kiesgruben für den Bau und Betrieb der Bahn gestatten.

— (Aufhebung von Reexpeditionstaxen für Getreide etc. aus Oesterreich-Ungarn und weiter.) Mit 30. September treten die in den Bestimmungen für die Reexpedition von Getreide etc. in Romanshorn und Rorschach vom 1. October 1889 enthaltenen Reexpeditionstaxen für Getreide etc. aus Oesterreich-Ungarn und weiter ausser Kraft. Bezüglich der an deren Stelle tretenden neuen Taxen wird später eine besondere Publication erlassen werden.

— (Liquidation der Brienz-Rothhornbahn-Gesellschaft.) Ueber das Vermögen der Brienz-Rothhornbahn-Gesellschaft in Brienz ist in Folge Liquidationsbegehrens einer Anzahl von Obligationsgläubigern ddo. 11. März und daranfhin abgegebener Insolvenzerklärung der Gesellschaft vom 14. Juni vom schweizerischen Bundesgerichte die Liquidation erkannt und ein Liquidator bestellt worden.

Verschiedene Mittheilungen.

Bukowinaer Localbahnen. (Uebereinkommen.) Nachstehendes Uebereinkommen wurde am 26. Juni 1893 zwischen der k. k. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen andererseits, betreffend den Ankauf der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza durch den Staat, abgeschlossen. Demselben wurde Seitens der Generalversammlung dieser Bahnen am 30. Juni die Zustimmung ertheilt und bedarf dasselbe zu seiner Perfectionirung sohin noch der Genehmigung durch die Legislative.

§ 1.

Die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen überträgt an den Staat und dieser übernimmt vom 1. Jänner 1894 angefangen das Eigenthum der im Eisenbahnbuche des k. k. Landesgerichtes in Czernowitz eingetragenen, den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 5. Juni 1883, R.-G.-Bl. Nr. 114 bildenden Localbahn von Czernowitz (Zuczka) über Sadagóra und Bojan nach Nowosielitza einschliesslich der der Gesellschaft gehörigen Geleise und sonstigen Anlagen in der Anschlussstation Zuczka, dann des gesammten zum Betriebe

der bezeichneten Eisenbahn dienenden festen und beweglichen Materials, ferner mit Einschluss der Inventarstücke, dann des aus dem Anlagecapitale dieser Bahn gebildeten Reservefondes, endlich der in der Station Nowosielitza bis Ende 1892 hergestellten Erweiterungsbauten, sowie der von der Gesellschaft erworbenen, zunächst der Station Nowosielitza gelegenen Realität (Bediensteten-Gebäude), bestehend aus Haus Nr. 117, Bauparcelle 145 und Grundparcelle 485, laut Grundbuchseinlage Z. 143 der Katastralgemeinde Nowosielitza, Grundbuchsamt Sadagóra.

§ 2.

Der Staat tritt mit 1. Jänner 1894 in den Genuss der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza und ihrer Erträgnisse. Die bis 31. December 1893 erzielten Erträgnisse der vorbezeichneten Localbahn verbleiben der Gesellschaft, welche dagegen auch für alle aus dem Betriebe der Localbahn bis zu dem obigen Zeitpunkte erwachsenen Passiven, Verpflichtungen, Auslagen und Lasten allein aufzukommen hat.

Dem Staate bleibt vorbehalten, in die in Absicht auf die Betriebsführung der Localbahn von der Gesellschaft der Bukowinaer Localbahnen abgeschlossenen Verträge als Rechtsnachfolger der Gesellschaft einzutreten, soweit derselbe die Fortführung dieser Verträge im Interesse der künftigen staatlichen Betriebführung gelegen erachtet.

§ 3.

Die Gesellschaft ist vom heutigen Tage angefangen nicht mehr berechtigt, ohne Zustimmung der k. k. Staatsverwaltung Bestandtheile der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza oder ihres Zugehöres zu veräussern oder zu verpfänden oder bezüglich des Bestandes und Betriebes dieser Localbahn neue Verpflichtungen einzugehen, deren Wirksamkeit sich über den 31. December 1893 ertrecken soll.

Abgänge, welche sich in Folge der Nichteinhaltung dieser Verpflichtung etwa ergeben sollten, hat die Gesellschaft zu vertreten.

§ 4.

Die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen verpflichtet sich, ein auf der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza bücherlich sicherzustellendes Prioritätsanleben im Nominalbetrage von 2,500.000 fl. ö. W. oder 5,000.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, eingeführten Währung aufzunehmen.

Dieses Prioritätsanlehen ist vom 1. Jänner 1894 angefangen ohne jeden Steuer-, Stempel- und Gebührenabzug mit 4 pCt. zu verzinsen und längstens bis zum Ablaufe der Concessionsdauer der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza, d. i. bis zum 4. Juni 1973, zurückzuzahlen.

Formulare und Tilgungsplan der Obligationen dieses Prioritätsanlehens unterliegen der Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung.

Die Verzinsung und Tilgung dieses Prioritätsanlehens wird vom Staate vom 1. Jänner 1894 angefangen zur Selbstzahlung übernommen. Die Kosten dieser Prioritätsemission sind der Gesellschaft vom Staate in dem vom letzteren zu prüfenden und anzuerkennenden Betrage zu vergüten.

§ 5.

Als Entgelt für die im § 1 bezeichnete Eigenthumsübertragung erhält die Gesellschaft einen solchen Nominalbetrag in Obligationen des nach § 4 neu aufzunehmenden Prioritätsanlehens, welcher unter Zugrundelegung des von der k. k. Regierung genehmigten Begebungscurses zur Beschaffung eines Capitalbetrages von 1,790.000 fl. erforderlich ist.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorgedachten Prioritätsobligationen nur mit Zustimmung der k. k. Staatsverwaltung und unter den von der letzteren zu genehmigenden Modalitäten zu veräussern und den Erlös mit Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung zur Bezahlung schwebender Schulden, beziehungsweise zur Fundirung von im Wege schwebender Schulden bedeckter Auslagen für die Erweiterung des gesellschaftlichen Unternehmens und sonstiger Investitionen, sowie zur Bedeckung künftig nothwendig werdender Investitionsauslagen bezüglich der im Besitze der Gesellschaft verbleibenden Bahnen zu verwenden.

§ 6.

Der Restbetrag der Obligationen des im § 4 bezeichneten Prioritätsanlehens wird der k. k. Staatsverwaltung zu Investitionszwecken, insbesondere zur Bedeckung der Kosten für die in Folge des Anschlusses an das russische Bahnnetz nothwendig werdenden Anlagen in der Station Nowosielitza in das freie Eigentum übergeben.

§ 7.

Sämmtliche noch im Besitze der Gesellschaft befindlichen Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und das gesellschaftliche Archiv sind, soweit diese Behelfe sich auf die Localbahn Czernowitz-Nowosielitza beziehen, sofort nach Perfection dieses Uebereinkommens der k. k. Staatsverwaltung zu übergeben.

Die Gesellschaft ist auch verpflichtet, die zur bücherlichen Eigenthumsübertragung der im § 1 bezeichneten Localbahn und ihres Zugehörs an den Staat erforderlichen Rechtsurkunden sofort nach erfolgter Perfection des Vertrages über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung rechtzeitig auszufolgen.

§ 8.

Die vertragschliessenden Theile verzichten darauf, dieses Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

§ 9.

Rücksichtlich allfälliger Streitigkeiten aus diesem Vertrage unterwerfen sich die vertragschliessenden Theile der Gerichtsbarkeit des k. k. Handelsgerichtes in Wien und einigen sich dieselben diesbezüglich auf das summarische Verfahren.

§ 10.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden, einschliesslich der Ausgabe und bücherlichen Eintragung der zufolge des § 4 des gegenwärtigen Uebereinkommens zu emittirenden neuen Prioritätsobligationen geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

§ 11.

Das gegenwärtige in zwei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigte Uebereinkommen erlangt für die Bahngesellschaft durch die Zustimmung der längstens bis 30. Juni 1893 einzuberufenden Generalversammlung ihrer Actionäre, für die k. k. Regierung aber durch die legislative Genehmigung bindende Kraft.

Soferne die letztere nicht bis Ende März 1894 erfolgen sollte, sind die vertragschliessenden Theile an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Angabe der Bestimmungsstation auf dem Frachtbrief.) Von einem Staate wurde das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern befragt, ob der Absender auf Grund der Bestimmungen des Berner Uebereinkommens angehalten werden könne, bei der Frachtbrief-Adresse die Bestimmungsbahn anzugeben. Das Centralamt hat als seine Ansicht ausgesprochen, dass nach § 2 der Ausführungsbestimmungen, in Verbindung mit dem diesen angefügten Frachtbrief-Formular kein Zweifel bestehe, dass die Eisenbahnen berechtigt seien, vom Absender die erwähnte Angabe zu verlangen; dasselbe hat aber beigefügt, dass die Verwaltungen, die oft eher in der Lage seien, den Namen der Bestimmungsbahn zu kennen als der Absender, ohne Zweifel zu weitgehende Anforderungen an diesen nicht stellen werden.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 6.]

— (Zahlung des Zolles durch den Bevollmächtigten.) Ein Handelshaus hat an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport die Anfrage gerichtet, ob bei Bezeichnung eines Bevollmächtigten durch den Verfügungsberechtigten die Zahlung des Zolles an die Steuerbehörde durch den Bevollmächtigten zulässig und ob in diesem Falle die Eisenbahn berechtigt erscheine, eine specielle Gebühr, eventuell welche, zu erheben. Die Antwort des Centralamtes ging dahin, dass die im Art. 57 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr zugewiesenen Aufgaben die Entscheidung in Angelegenheiten der Eisenbahnen hinsichtlich ihrer Beziehungen zum Publicum nicht in sich schlossen; die Sache selbst jedoch nach Art. 10 des internationalen Uebereinkommens beurtheilt werden müsse. Hienach könne der Bevollmächtigte „der Zollbehandlung beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen." In dem Commentar zum internationalen Uebereinkommen von Dr. Gerstner (Seite 176) sei ausgesprochen, dass nach den Intentionen des Uebereinkommens dem Absender oder seinen Bevollmächtigten gestattet sein müsse, die Zollgelder zu bezahlen. Das Centralamt sei geneigt, dieser Ansicht sich anzuschliessen, da hiedurch die Befugnisse der Eisenbahn, das Gut in Besitz zu behalten und die Zollbehandlung zu besorgen, nicht alterirt würden. Weil aber im Uebereinkommen eine bestimmte Weisung nicht enthalten sei, und auch aus den Ver-

handlungs-Protokollen der Conferenzen sich nicht ergebe, ob das Recht, die Zollgelder direct zu bezahlen, dem Absender oder seinem Bevollmächtigten wirklich habe vorbehalten werden wollen, so müsse der Inhalt der Reglements und Tarife für den betreffenden Verkehr als massgebend erachtet werden. Jedenfalls seien die Eisenbahnen berechtigt, die directe Zahlung des Zolles dem Absender oder dessen Bevollmächtigten zu überlassen, wenn dieser sie besorgen wolle; dass in diesem Falle von dem ersteren eine Provision nicht bezogen werde, erscheine selbstverständlich. Dagegen dürfte eine Kürzung der Zollbehandlungsgebühren nicht verlangt werden können.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 6.]

— (Voraussetzungen für das Vorhandensein von Specialtarifen mit verminderter Haftung.) Von einem Staate wurde das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern um seine Meinung über die Tragweite des Art. 35 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr angegangen mit dem Beifügen, dass nach dortseitiger Ansicht ein Specialtarif im Sinne dieses Artikels auch dann vorhanden sei, wenn nicht alle betheiligten Bahnen, sondern nur eine oder mehrere derselben an den Preisermässigungen theilnehmen. Das Centralamt hat erklärt, dass es diese Ansicht nicht theilen könne; gegen dieselbe spreche vor Allem, dass laut Art. 35 der gleiche Maximalbetrag — der verminderten Schadensersatzpflicht — unbedingt auf die ganze Transportstrecke Anwendung finden müsse. Es würden daher auch diejenigen Strecken in Ansehung der Schadensersatzpflicht entlastet, für welche die Bahn an der Preisermässigung sich nicht betheiligt, und zwar mit dem weiteren Effect, dass der dem Specialtarif unterstellte Verkehr ungünstiger behandelt würde als die übrigen Transporte, welche gegen Zahlung der gleichen Taxe den Anspruch auf die volle Schadensersatzpflicht der Eisenbahn haben. Es dürfe nicht angenommen werden, dass mit dem Art. 35 diese Consequenz habe gestattet werden wollen. Uebrigens könne auch der Wortlaut des Art. 35 dafür mit Recht nicht angerufen werden. Wenn man die Verminderung der Verantwortlichkeit ohne weitere Bedingung als die einer Preisermässigung überhaupt hätte gestatten wollen, so würde es überflüssig gewesen sein, von den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn zu sprechen. Das Centralamt halte dafür, dass die „Preisermässigung auf dem ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn" nicht anders ausgelegt werden solle, als dass eben eine durchgängige Preisermässigung auf der ganzen Transportstrecke, und zwar auf den gewöhnlichen Taxen jeder Eisenbahn, zugestanden sein müsse. Das sei denn auch das genaue Correlat zu dem für die ganze Transportstrecke verlangten gleichen Maximalbetrag. Das Centralamt glaube also, dass ein Specialtarif im Sinne des Art. 35 in der That nur dann vorhanden sei, wenn jede an der Transportstrecke betheiligte Eisenbahn an der Preisermässigung durch eine Reduction der gewöhnlichen Tarife theilnehme.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 6.]

Localbahn Asch-Rossbach. (Generalversammlung.) Am 14. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten, k. k. Hofrathes Dr. Ferdinand Zehetner und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Vice-Secretärs Dr. Carl Freiherrn von Banhans, die 7. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Asch-Rossbach abgehalten. Dem Geschäftsberichte pro 1892 ist zu entnehmen, dass die Zahl der beförderten Personen 69.413, das Quantum des beförderten Gepäcks 279·5 t, das der Eil- und Frachtgüter 51.374·3 t und die Gesammteinnahme 30.089 fl. betrug. Nach dem Rechnungsabschlusse verblieb von dem von der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen im Sinne des bezüglichen Betriebsvertrages an die Gesellschaft ausgefolgten 40%igen Einnahme-Antheile mit Schluss des Jahres 1892 ein verfügbarer Barsaldo von 10.156 fl. Der Gesellschaftsvorstand beantragte, diesen Betrag in der Weise zu verwenden, dass der Coupon der Prioritäts-Actien mit 5 fl. per Stück eingelöst werde und der verbleibende Rest von 2061 fl. der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen im Sinne des vorerwähnten Betriebsvertrages als Abschlagszahlung auf die gestundete Minimal-Betriebskosten-Vergütung zur Verfügung gestellt werde. Dieser Antrag wurde nach Ertheilung des Absolutoriums an den Gesellschaftsvorstand einstimmig angenommen.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 20. Juni wurde unter Intervention des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Vice-Secretärs Dr. August Weeber, die 13. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Der Vorsitzende des Verwaltungsausschusses Julius Freiherr von Born, constatirte die Beschlussfähigkeit zu Folge Anwesenheit von 22 Actionären in Vertretung von 46.095 Actien und 9219 Stimmen, worauf der Geschäftsbericht genehmigt und dem Verwaltungsausschusse für die Gebahrung des Jahres 1892 das Absolutorium ertheilt wurde. Bezüglich der Verwendung des inclusive Gewinnvortrages 902.138 fl. betragenden Reinerträgnisses wurde beschlossen: 1. dem Verwaltungsausschusse und Directionsrathe 38.052 fl. als Tantième zuzuwenden, 2. zur ausserordentlichen völligen Abschreibung der Post 3 der Bilanzactiven (Drahtseilbahn und Kalksteinbruch Prachowitz) den Betrag von 22.000 fl. zu verwenden, 3. eine Dividende von $4^3/_4$ Percent = $9^1/_2$ fl. per Actie mit zusammen 722.000 fl. zu vertheilen und den sonach verbleibenden Rest von 120.085 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Den nächsten Punkt der Tagesordnung bildete die Beschlussfassung über das Uebereinkommen mit der österr. Regierung, betreffend die Erwerbung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat und Ermächtigung des Directionsraths zur Durchführung der damit zusammenhängenden Massnahmen und insbesondere zur Voruahme der in dem Uebereinkommen vorgesehenen Statutenänderungen. Nach Verlesung des Uebereinkommens motivirte der Vorsitzende den Standpunkt der Verwaltung bei den Einlösungsverhandlungen. Nach einer längeren Debatte über diesen Gegenstand theilte der Vorsitzende mit, dass zur Deckung diverser schwebender Verbindlichkeiten und zur Begleichung der schwebenden Schuld bei einem hiesigen Bankinstitute in Bälde die Emission von 35 Millionen Kronen der neuen Obligationen erfolgen werde. Die Verwaltung werde zu dieser Emission die Zustimmung der Regierung einholen und stelle deshalb den Antrag, dass die Generalversammlung das Uebereinkommen nur mit der Einschränkung genehmigen möge, dass das Formular und der Tilgungsplan der auszugebeuden dreipercentigen Schuldverschreibungen von der Regierung bis 10. Juli genehmigt sein wird. Die Generalversammluug genehmigte hierauf mit 9194 von 9219 abgegebenen Stimmen das Uebereinkommen und die vom Verwaltungsrathe proponirte Einschränkung dieses Votums. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes Julius Freiherr von Born und Hermann Richter wurden wiedergewählt, doch kündete der Präsident an, dass der gesammte Verwaltungsrath im Falle der Perfectionirung des Uebereinkommens der Generalversammlung seine Mandate zur Verfügung stellen werde.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXXVI. Stückes.) Das am 4. Juli herausgegebene LXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2250: Bekanntmachung des kgl. preuss. Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 24. Juni 1893, Z. 720, enthaltend ein Verzeichniss derjenigen Sperrgebiete Oesterreich-Ungarns, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh verboten ist.

Nr. 2251: Kreisschreiben des schweizerischen Bundesrathes an sämmtliche Kantonsregierungen vom 19. Juni 1893, betreffend die Einfuhr von Nutzvieh aus dem Auslande nach der Schweiz.

Nr. 2252: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. Juni 1893, Z. 82.023, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach Böhmen.

— (Inhalt des LXXXVII. Stückes.) Das am 5. Juli herausgegebene LXXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2253: Viehseuchen-Uebereinkommen vom 9. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 106 ex 1893, zwischen Oesterreich-Ungarn und Serbien.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat Juni 1893.)

Artikel	Lager am 1. Juni	Eingang	Ausgang	Lager am 30. Juni
		Metercentner		
Weizen	1894	650	1308	1236
Roggen	372	420	686	106
Gerste	453	913	968	308
Hafer	8820	7022	4938	10904
Malz	261	281	241	301
Mais	718	1502	547	1673
Diverse	9342	404	2871	6875
Total	21860	11192	11559	21403

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Juni 1893				Juni 1892			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	319.794	138.344	148.104	310.034	305.356	152.133	177.872	279.617
Darunter:								
Weizen	93.649	24 246	30.515	87.380	81.108	35.825	55.620	61.313
Roggen	26.292	13.227	9.565	29.954	12.819	10.037	14.909	7.947
Gerste	22.583	8.583	17.296	13.870	38.482	8.865	9.270	38.077
Hafer	23.378	17.037	14.935	25.480	30.240	20.744	22.026	28.958
Mais	78.647	55.821	55.812	78.656	33.065	64.021	48.147	48.939
Hirse	14.978	100	1.664	13.414	9.540	2.514	3.284	8.770
Bohnen	10.941	1.842	3.322	9.461	18.542	804	2.197	17.149
Erbsen	2.717	304	904	2.117	519	202	172	549
Malz	1.949	2.573	1.481	3.041	2.216	27	63	2.180
Raps	2.808	33	25	2.816	6.541	34	1.004	5.571
Hanfsamen	684	220	162	742	925	52	420	557
Wicken	236	520	684	72	1.812	205	398	1.619
Mehl	9.166	5.269	2.162	12,273	4.915	1.890	1.959	4.846
Kleie	3.411	1.206	3.075	1 542	9.068	450	5.006	4.512
	291.439	130.981	141.602	280.818	249.792	145.670	164.475	230.987
Spiritus	7.321	—	1.007	6.314	4.593	450	—	5.043
Zucker	1.851	502	508	1.845	27.016	2.690	8.112	21.594
Wein	7.904	1.880	1.493	8.291	8.374	244	1.220	7.398
Oele und Fette	1.259	419	530	1.148	4.285	494	1.422	3.357
Sonstige Waaren	10.020	4.562	2.964	11.618	11.296	2.585	2.643	11.238
Mittlere Tagesbewegung . .	11.935 Meter-Centner				14.348 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,922.400	947.100	970.440	2,899.060	3,832.740	882.120	1,383.620	3,331.240

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	37	14	19	32	139	18	31	126
Versicherungswerth . . fl.	230.090·—	115.300·—	144.960·—	200.430·—	573.900·—	83.320·—	158.560·—	498.660·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	10	1	4	7	45	11	12	44
Versicherungswerth . . fl	43.700·—	4.200·—	14.500·—	33.400·—	254.500·—	50.790·—	76.950·—	228.340·—
Lombardbetrag . . . . fl.	25.102·55	3.000·—	8.300·—	19.802·55	155.909·23	29.288·—	43.550·—	141.647·23

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat Juni 1893.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juni 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Juni 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Juni 1893	Stand am letzten Juni 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	84.188	17.563	19.605	82.146
Darnnter wichtigste Waaren:				
Stärke	2.840	1.668	90	4.418
Wein	15.903	2.775	4.299	14.379
Zucker	34.054	8.091	9.716	32.429
Spiritus	9.277	252	240	9.289
Diverse	22.114	4.777	5.260	21.631

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juni 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Juni 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Juni 1893	Stand am letzten Juni 1893
Lagerscheine:				
Stück	16	15	—	31
Versicherungswerth ö.W. fl.	25.100	22.500	—	47.600
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . „ „	13.200	13.000	—	27.100

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat Juni 1893.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juni 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Juni 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Juni 1893	Stand am letzten Juni 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	107.853	13.031	19.327	101.557
Darunter wichtigste Waaren:				
Mais	42.312	5.111	7.814	39.609
Korn	40.700	4.188	4.484	40.404
Hirse	6.210	—	210	6.000
Weizen	10.934	1.669	807	11.796
Diverse	7.697	2.063	6.012	3.748

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juni 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Juni 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Juni 1893	Stand am letzten Juni 1893
Lagerscheine:				
Stück	7	—	1	6
Versicherungswerth ö.W. fl.	54.750	—	17.250	37.500
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . „ „	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Juni 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	—	—	—	—	—	—	—
Roggen	287	224	235	276	—	—	—	—
Gerste	505	608	516	597	—	—	—	—
Hafer	344	1.194	504	1.034	—	—	—	—
Erbsen	1.284	640	994	930	—	—	—	—
Bohnen	444	162	391	215	—	—	—	—
Raps	77	3	—	80	—	—	—	—
Wicken	442	280	675	47	—	—	—	—
Leindotter	12	—	—	12	—	—	—	—
Leinsamen	58	12	—	70	—	—	—	—
Hanfsamen	—	—	—	—	—	—	—	—
Diverse	136	40	138	38	—	—	—	—
Zusammen . . .	3.589	3.163	3.453	3.299	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	26.971	20.700	22.498	25.173	—	—	—	—
Spiritus	8.026	380	362	8.004	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	125.783	5.700	4.859	126.624	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	9	3	8	4	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	6.700	2.400	5.900	3.200	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	7	3	4	3	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	4.900	2.400	4.900	2.400	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	2.810	1.300	2.810	1.300	—	—	—	—
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	12	—	—	12	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	19.705	—	—	19.705	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	12	—	—	12	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	19.705	—	—	19.705	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	11.310	—	—	11.310	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarifheft 1 und 2 vom 1. August 1893.

Am 1. August 1893 treten die Hefte 1 (gemeinschaftliches Heft) und 2 des Gütertarifes für den vorbezeichneten Verband in Kraft, enthaltend directe Frachtsätze zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Cöln (linksrheinisch) und Cöln (rechtsrheinisch), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Westbahn, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch-schlesischen Centralbahn, k. k. pr. Oesterr. Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen nebst den vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Niederösterreich) und pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits.

Durch die neuen Tarife werden die Gütertarife für den Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verband, Heft 1 und 2, vom 15. Juli 1887, der Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Rheinland-Westphalen einerseits und Stationen der Dux-Bodenbacher, sowie der Prag-Duxer Eisenbahn andererseits vom 1. Juli 1887, der Gütertarif für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband (Verkehr mit Oesterreich), Theil II, Heft 1, und Theil III, Heft 1, vom 1. August 1890, ferner die Ausnahmetarife für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichischen und den Rheinisch-Westphälisch-Böhmischen Coaksverkehr vom 1. Jänner 1891 nebst sämmtlichen zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen aufgehoben, wobei eine Reihe von directen Frachtsätzen ohne Ersatz bleibt.

Der neue Tarif enthält neben vielfachen Frachtermässigungen, namentlich für Getreide und Eisenwaaren in Sendungen von 10.000 kg, auch einige geringe Frachterhöhungen, insbesondere für Coakssendungen nach Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.

Soweit Frachterhöhungen eintreten oder directe Frachtsätze ohne Ersatz bleiben, gelten die bisherigen Sätze noch bis zum 31. August 1893.

Die neuen Tarifhefte 1 und 2 sind bei den betheiligten Endverwaltungen und Stationen käuflich zu haben.

Wien, am 3. Juli 1893. [572]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Tarif-Nachtrages IV.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1893 gelangt der Nachtrag IV zum Tarife für obenbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält eine Aenderung der Tarifbestimmungen, die Einbeziehung von Stationen in die Ausnahmetarife für Getreide etc. und Kleie und Aenderungen von Stationsnamen.

Exemplare des Tarif-Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 4. Juli 1893. [573]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mährisch-schlesische Centralbahn. K. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Berichtigung des directen Tarifes.

In dem mit dem Verordnungs-Blatte vom 10. Juni 1893, Nr. 66, publicirten Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Bahn andererseits, giltig vom 1. August 1893, soll der Fahrpreis für Würbenthal—Ostrau-Witkowitz in II. Classe anstatt fl. 4.07 richtig **fl. 3.03,** und in III. Classe anstatt fl. 2.07 richtig **fl. 1.55** lauten

Wien, am 1. Juli 1893. [574]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Theil II, Heft 4.

Am 1. August 1893 kommt im Ostdeutsch-Oesterr. Verband Theil II, ein Tarifheft 4 mit directen Frachtsätzen zwischen den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen südlich der Donau (ausgenommen der Linie Klosterneuburg—Wien—Schwechat) und österr. Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Ostdeutschland andererseits zur Einführung.

Ausser den Classengutfrachtsätzen für Berlin, Breslau und Görlitz enthält dieser Tarif Ausnahmefrachtsätze für Obst, Eisenerze etc. und für Glassand, wodurch die directen Frachtsätze der gleichnamigen Relationen

a) im Ostdeutsch-Oesterr.-Westungar. Verband vom 1. Juni 1891 nebst Nachträgen I und II
b) im Ostdeutsch-Oesterr. Verband Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890, nebst Nachträgen, Theil III vom 1. September 1887, nebst Nachträgen,
c) im Sächs.-Westösterr.-Ungar. Verband, Theil II, Heft 1 und 5 vom 1. Juni 1892, nebst Nachtrag I (rücksichtlich der Station Görlitz) zur Aufhebung gelangen.

Insoweit durch diesen Tarif Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen directen Frachtsätze bis 30. September 1893 in Geltung.

Tarifexemplare können von den Endverwaltungen zum Preise von 30 Pfennigen oder 35 Heller bezogen werden.

Wien, am 4. Juli 1893. [575]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten österr. Bahnverwaltungen.

Böhmischer Braunkohlenverkehr über Wien.

Verschiebung des Giltigkeitstermines.

Der Nachtrag III zum Tarife vom 1. Juli 1892 tritt anstatt am 15. Juli 1893 erst mit 1. August 1893 in Wirksamkeit.

Teplitz, am 5. Juli 1893. [576]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Südbahn-Gesellschaft. (Einführung eines directen Personenwagen-Verkehrs zwischen Budapest Südbahnhof—Franzensfeste und vice versa.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass zur Bequemlichkeit des nach Kärnten und Tirol reisenden Publicums ausser den von Budapest Ostbahnhof der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen täglich nach Innsbruck und vice versa verkehrenden directen Wagen I. und II. Classe, während der Reisesaison auch von Budapest Südbahnhof täglich mit den um 7 Uhr 45 Min. Abends abgehenden Schnellzuge ein Wagen I. und II. Classe nach Franzensfeste und mit dem um 10 U. 9 M. Vorm. in Budapest einlangenden Schnellzuge von Franzensfeste nach Budapest Südbahnhof in Verkehr gesetzt worden sind.

Ostdeutsch-Oesterr. Verband. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit dem 1. August 1893 gelangt für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Preuss. Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg und Erfurt, sowie Station Görlitz (Sächs. Staatsbahnen) einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen südlich der Donau und österr. Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits eiu neuer Tarif, Theil II, Heft 4 zur Einführung.

Durch denselben werden aufgehoben:

1. Die Ostdeutsch-Oesterr.-Westungarischen Verbands-Ausnahmetarife für Zinkerze und Schlacken vom 1. Juni 1891 nebst den dazugehörigen Nachträgen I und II;
2. die im Ostdeutsch-Oesterreichischen Tarife Theil II, Heft I, vom 1. October 1890 nebst Nachträgen enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 39a (Eisenerze, Schlacken und Kiesabbrände) für alle Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen südlich der Donau;
3. die im Ostdeutsch-Oesterreichischen Tarife Theil III vom 1. September 1887, nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für alle Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen südlich der Donau, und
4. die im Sächs.-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarife Theil II, Heft 1 und 5 vom 1. Juni 1892, nebst Nachtrag I enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Görlitz und allen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen südlich der Donau und allen österr. Stationen der Südbahn.

Insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen directen Frachtsätze bis 30. September 1893 in Giltigkeit.

Der neue Tarif kann von den Endverwaltungen zum Preise von 30 Pfg. bezogen werden.

Sächsisch-Thüringischer Verband. (Neuer Gütertarif, Heft 2.) Unter Anfhebung des seitherigen Gütertarifes Heft 2 vom 1. April 1889 nebst Nachtragen ist am 1. Juli 1893 ein neuer Gütertarif Heft 2 für den Sächsisch-Thüringischen Verband in Kraft getreten. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und der Werrabahn andererseits. Die Sätze für die Stationen Grimmenthal und Wernshausen erscheinen vom 1. Juli ab nur noch im Sächsisch-Thüringischen Gütertarif Heft 1. In den neuen Tarif sind im Wesentlichen die zur Zeit bereits bestehenden Bestimmungen übernommen. Durch den neuen Tarif Heft 2 werden vielfache Frachtermässigungen, in einzelnen Fällen auch Frachterhöhungen herbeigeführt; letztere gelten erst vom 1. September ab. Am 1. Juli ist auch Nachtrag X zum Sächsisch-Thüringischen Gütertarif Heft 1 in Kraft getreten; derselbe enthält u. A. Ausnahmesätze für Fluss- und Schwerspath von Wernshausen, für Eisenerz etc. zum Hochofenbetriebe. Exemplare des neuen Tarifes Heft 2 und des Nachtrages X zum Heft 1 sind von Ende Juni ab bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Bau-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Commission für die Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen herzustellenden Gürtellinie der Wiener Stadtbahn ist die Ausführung von Unterbauarbeiten im 4. und 6. Baulose im Offertwege zu vergeben. — Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise. — Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen:

im 4. Lose, lang 950 m, zwischen Goldschmiedtgasse und Stefaniegasse . .	291.397 fl. ö. W.
im 6. Lose, lang 659 m, zwischen Nussdorferstrasse und Rampengasse . . .	254.585 fl. ö. W.
zusammen .	545.982 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung, Section Gürtellinie (XV., Neubaugürtel Nr. 34), einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 17. Juli 1893, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschriebeu wurde oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offert-Grundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Juli 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

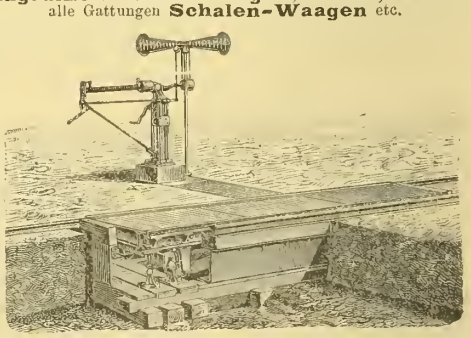
C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

Centrale: Wien, I. Bez., Kärnthnerring Nr. 1.

Filiale: Budapest, Andrássystrasse Nr. 1.

Erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1409	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken (Puddel-, Walzen- u. Schweissschlacken)	Haidhof Nürnberg C.B. Rosenberg Schwandorf Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Mährisch-Ostrau	Aufgabe von 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen	Vom 10. Juli 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1893			in Mark 1·4118 1·5558 1·4518 1·3818		Im Kartirungswege		
1410	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	N.-Bicse-Predmér Zsolna Várna	Chybi	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Be- und Entladung hat durch Parteiorgane zu geschehen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1893	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband		kr. 30·1 25·7 26·5		Im Kartirungswege		Gleichzeitig wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 125 ex 1892, sub Pos. 1654, für gleiche Transporte verlautbarte Frachtermässigung ausser Kraft gesetzt
			Rübenschnitte	Chybi	N.-Bicse-Predmér Zsolna Várna					25·3 20·9 21·7				
1411	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Zwittau	Brüsau-Brünnlitz Lettowitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 7·9 10·3	kr. 6·5 8·2	kr. 1·4 2·1	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1412	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Glas, als: Fensterglas etc. (laut Position G 14 der Güter-Classification im Tarife, Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893)	Elbogen-Neusattel	Tetschen (K. F. N. B.) od. K. O. B.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	120 kr.		Im Kartirungswege		
1413	Böhmischen Westbahn		Coaks	Rokycan	Prag B. W. B. Radotin	Beachtung der für den Ausnahmetarif Nr. 1 des Localgütertarifes giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 15. Juli bis auf Weiteres, längst. aber bis Ende December 1893	Localgütertarif, Theil II vom 1. April 1882	kr. 24·7 22·0	kr. 18·7 17·0	kr. 6·0 5·0	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1414	Südbahn-Gesellschaft		Salzsäure	Wien (Matzleinsdorf)	Gratwein	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	102 Heller	90 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		
1415	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakracer Bahn	Baumaterialien u. Einrichtungsgegenstände	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 139 ex 1892, sub Post 1929, publicirte Begünstigung für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände zum Neubau im Jodbade Lipik wird unter den gleichen Modalitäten auf derartige Provenienzen von sämmtlichen cisleithanischen Südbahnstationen nach Pakrac—Lipik ausgedehnt.										

Für ein internationales Speditionshaus wird ein

tüchtiger Tarifeur,

der bereits in Speditionshäusern thätig war, gesucht. Anträge unter „G. A. 4220“ an Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I. (372)

K. k. priv.

Fabrik feuerfester, gegen Einbruch sicherer Geld-, Bücher- und Documenten-Cassen

von

Franz Astleitner, Wien

Fabrik und Niederlage;

XVIII. Bezirk, Eduardgasse Nr. 10.

Gegründet 1864. (366)

Federhalter

in jeder Preislage und in unübertroffener, solidester Ausführung empfehlen neben ihren altbewährten Fabrikaten in

Stahlschreibfedern

CARL KUHN & CO.

WIEN.

Zu beziehen durch alle Schreibrequisiten-Handlungen. (371)

WILHELM NOWOTNY'S

Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei

Lieferant der k. k. Staatsbahnen

WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33

empfiehlt sich den (363)

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Hydraulischen Kalk- und Portland-Cement-Fabrik

zu Perlmoos (vorm. Angelo Saullich) in Wien.

1862 London, Preis-Medaille. — 1863 Grosse goldene Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1867 Paris, Erste grosse silberne Medaille. — 1873 Wien, Fortschritts- und Verdienst-Medaille. — 1880 Wien, Grosse gold. Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1882 Triest, Ehrendiplom und grosse goldene Medaille.

Preisgekrönten Perlmooser

PORTLAND-CEMENT

und echt **Kufsteiner Roman-Cement**

liefern wir in vorzüglicheter, gleichmässiger Qualität, entsprechend den vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine in Wien ausgearbeiteten und angenommenen Normen für einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland- und Roman-Cement.

Erzeugungsfähigkeit der sämmtlichen gesellschaftlichen Werke **zweieinhalb Millionen Centner.** (313)

Wir bitten geneigte Aufträge zu richten an:

Direction u. Niederlage Wien, IV., Wienstr. 3.
Johann Gruber in Budapest, für die gleichnamige Stadt.
Schmidl, Müller & Co. in Prag, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
C. Bergmann in Linz, für Oberösterreich.
Hoerner & Honsell in Triest, Depôt für das Küstenland, Triest und Fiume.
Ludwig Haagner in Graz, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
J. W. Rothauer in Klagenfurt, f. Kärnten.
Max Wöss, A. Saullich's Nchf., Salzburg, für die gleichnamige Stadt und Krouland.
Gerstmann & Lindner in Brünn, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 79. Wien, 11. Juli 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Der Cunard-Dampfer „Campania“. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Strecke Strobl—St. Lorenz der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft.

Am 20. Juni 1893 wurde die Theilstrecke Strobl—St. Lorenz der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft mit den Stationen und Haltestellen St. Wolfgang, Zinkenbach (H.), Gschwand (H.), Lueg (H.), St. Gilgen, Billroth (H.), Hüttenstein (H.), Scharfling (H.), Plomberg (H.) und St. Lorenz dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Stationen St. Wolfgang, St. Gilgen und St. Lorenz, sowie die Haltestellen Zinkenbach und Hüttenstein wurden für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtgutverkehr, die Haltestellen Gschwand, Lueg, Billroth, Scharfling und Plomberg für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 29. Juni 1893.

G.-I.-Z. 12.649/II.

Dieser Nummer liegt die „Uebersicht der Längen der auf dem Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder gelegenen, für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen mit 31. December 1892“ bei.

Der Cunard-Dampfer „Campania“.

Nach den neuesten Berichten über die Probefahrten des jüngsten Dampfers der Cunard-Line „Campania“ zu urtheilen, hat die englische Schiffbau-Industrie mit diesem auf der Werfte der Fairfield Shinbuilding Comp. in Govan bei Glasgow erbauten Fahrzeuge einen glänzenden Beweis ihrer Leistungsfähigkeit geliefert.

Die „Campania“ wurde, wie die „Hansa“ schreibt, an den ersten Tagen nach ihrem Stapellaufe in der gewöhnlichen Weise probirt, indem man sie die für diese Zwecke abgemessene Seemeile durchlaufen liess. Hiebei konnte zwar schon annähernd festgestellt werden, dass das Schiff ungefähr einen Knoten mehr Fahrgeschwindigkeit besitze, als im Contracte mit den Erbauern vorgeschrieben war. Allein es zeigte sich bald, dass diese Art von Probefahrt für einen solchen Riesen unter den Schnelldampfern nicht mehr ausreichend sei. Man wählte deshalb eine längere Versuchsstrecke, auf der sich mit grosser Sicherheit die Geschwindigkeit von $22^1/_2$ Knoten bestimmen liess; aber bei einer noch weiter ausgedehnten Probefahrt wurden 23 Knoten erreicht, eine Schnelligkeit, welche diejenige der von der „Umbria“ bei ihrer Probefahrt im Jahre 1884 noch um $2^1/_2$ Knoten übertrifft.

Die Erfahrung hat jedoch gelehrt, dass sich der Einfluss des bewegten Wassers auf hoher See mit der wachsenden Grösse des Schiffes vermindert, vorausgesetzt, dass der Rumpf desselben den Anforderungen entspricht, welche schlechtes Wetter überhaupt an ein Seefahrzeug stellt. Während der neun Jahre, dass die „Umbria“ und „Etruria“ im Dienste sind, hat sich gezeigt, dass hochgehende See den Lauf des Schiffes nicht wesentlich beeinträchtigen konnte. Da nun die „Campania“ von derselben Werfte erbaut und mit mehr als der doppelten Maschinenkraft ausgerüstet ist, so darf man annehmen, dass sie mit noch grösserer Leichtigkeit auf dem Ocean ihre Glattwassergeschwindigkeit beibehalten werde, als ihre nicht so starken Vorgänger. Diese Annahme hat sich bestätigt, und wenn sich auch die Hoffnung auf eine Reise von 5 Tagen zwischen England und New-York nicht erfülltc, so ist doch die kürzlich zurückgelegte

Ueberfahrt nach diesem Hafen in der Zeit von 6 Tagen, 8 Stunden und 34 Minuten die kürzeste aller bekannten Erstlingsreisen.

Die „Campania" ist 620 Fuss (rd. 190 m) lang, 65 Fuss 3 Zoll (rd. 20 m) breit und 43 Fuss (rd. 13 m) tief, also nur um 72 Fuss (rd. 22 m) kürzer als der „Great Eastern". Da das erstere Schiff aber schlanker und flacher gebaut ist als das letztere, so erreicht es kaum die Hälfte des Tonnengehaltes jenes verunglückten Monstrums. Eine annähernde Vorstellung von der Grösse der „Campania" mag man sich nach der Angabe machen, dass ein Postwagen durch ihre beiden Schornsteine wie durch zwei Tunnels fahren könnte, und dass sich die Oberkante derselben höher über dem Kiele befindet, als das Feuer von Eddystone über dem Meere. Die Schornsteine haben 19 Fuss (rd. 6 m) Durchmesser und doppelte Wandungen, zwischen welchen die Temperatur so hoch gehalten wird, dass sich der Zug zu grösster Kraft entwickelt. Der Mastkorb befindet sich 100 Fuss (30·5 m) über dem Wasser, von wo man 15 Seemeilen zu überblicken vermag; die Commandobrücke liegt um 40 Fuss (rd. 12 m) tiefer.

Die 18 wasserdichten Schotte reichen vom Kiele bis zum Hauptdecke, ebenso das Längsschott zwischen den beiden Maschinen. Alle darin nothwendigen Thüren können vom Deck aus durch sinnreiche Vorrichtungen geöffnet und geschlossen werden. Die Dwarsschotte stehen 65 Fuss (rd. 20 m) von einander; das mittelste der drei so gebildeten Compartiments ist mit Kohlen gefüllt und liegt zwischen den beiden anderen, welche je sechs Kessel enthalten; auf die Art kann die eine Hälfte der Kessel und Maschinen auch dann ruhig weiter arbeiten, wenn die Kessel und Maschinen der anderen Seite unter Wasser gesetzt sein sollten. Der ganze Schiffsboden ist doppelt und in lauter kleine Abtheilungen getrennt, zu denen die besten Stahlbleche verwendet und alle Bolzenlöcher sorgfältig gebohrt, nicht gestanzt, worden sind. So wurde eine ausserordentlich feste Unterlage für die Maschinen geschaffen, welche mit 30.000 Pferdekräften die zwei Propeller in Bewegung setzen, ohne die geringste Erschütterung des Schiffes hervorzurufen.

Die zwölf doppelendigen Kessel haben 18 Fuss (rd. 5·5 m) Durchmesser und sind 17 Fuss (rd. 5·2 m) lang; ausser ihnen sind noch zwei ganz unabhängige Kessel vorhanden, welche zur Bedienung der Pumpen, der elektrischen Beleuchtung, der Dampfwinden u. s. w. dienen. Die letzteren Kessel können aber auch mit den anderen in Verbindung gesetzt werden, um die Triebkraft zeitweise zu erhöhen. Die sämmtlichen Kessel haben 102 Feuerungsanlagen, die ohne künstlichen Zug wirken. Der Kohlenverbrauch stellt sich auf nur 1·5 Pfund (0·71 Kilogramm) pro stündliche Pferdekraft, wogegen die „Umbria" 1·9 Pfund (0·86 kg) benöthigte. Für die Reise nach New-York wird die „Campania" etwa 2900 Tonnen Kohle brauchen, kann aber 3200 Tonnen laden.

Die Maschinen werden voraussichtlich noch auf Jahre hinaus das höchste Interesse der Fachleute erregen; sie sind jenen ähnlich, welche die Fairfield Company zuerst bei dem Bau der Dampfer des Norddeutschen Lloyd in Anwendung brachte. Man wusste, dass die Durchmessergrenze der Dampfcylinder bei den Niederdruckmaschinen der „Umbria" nahezu erreicht war, und dass — wenn der hergebrachte Gebrauch von drei Cylindern für Triple-expansions-Maschinen angenommen worden wäre — die Niederdruckcylinder bei 1500 Pferdekräften hätten im Durchmesser grösser werden müssen, als man mit den vorhandenen Werkzeugen hätte anfertigen oder im Schiffe anbringen können. Deshalb hat man sowohl die Hoch- als Niederdruckcylinder in zwei Theile getheilt und einen kleinen Hochdruckcylinder oben auf den Niederdruckcylinder gesetzt. Der Zwischencylinder steht allein in der Mitte der Reihe, so dass ein Fünfcylinder-System entsteht. Bei der „Campania" haben die beiden Hochdruckcylinder 37 Zoll (0·94 m) Durchmesser; der Diameter des Zwischencylinders beträgt 79 Zoll (2·01 m) und jener der zwei Niederdruckcylinder 98 Zoll (2·49 m). Diese Anordnung erfordert nicht mehr Raum, als die Cylinder in weit schwächeren Dampfschiffen einnehmen, so dass man im Körper der „Campania" zwei vollständige Maschinen nebeneinander unterbringen konnte, deren jede grösser und stärker ist, als die Maschinen der „Umbria". Die complete Maschinenanlage der „Campania" ist in 12 Monaten in den Werkstätten der Fairfield Company fertiggestellt worden.

Die Kurbelwelle ist 26 Zoll (0·66 m) stark und jedes der drei auswechselbaren Stücke wiegt 27 Tonnen, so dass jede der beiden Wellen mit dem 14 Fuss (4·27 m) langen thrust-shaft 110 Tonnen Gewicht hat. Die Schraubenwelle hat 24 Zoll (0·61 m) Durchmesser und ist in 24 Fuss (7 32 m) lange Stücke getheilt. Die Schrauben besitzen je 3 Flügel; jeder wiegt 8 Tonnen.

Eine bedeutsame Neuerung an diesem Theile der Maschinerie besteht in einer Vorrichtung, welche die Maschine sofort zum Stehen bringt, sobald durch einen Wellenbruch oder eine andere Ursache der Gang der Maschine mehr als 130 Umdrehungen in der Minute erreicht.

Das Ruder ist aus einem einzigen Stücke hergestellt; das Blatt ist 22 Fuss (6·71 m) lang, $11^1/_2$ Fuss (3·51 m) breit und $1^1/_4$ Zoll (0·32 m) dick. Dasselbe musste, da kein englisches Werk auf solche Riesenarbeit eingerichtet ist, bei Krupp in Essen gewalzt werden. Die Dampfsteuerung wirkt nicht, wie bisher, durch Ketten und Stangen auf das Ruder, sondern durch hydraulischen Druck, so dass sie völlig geräuschlos arbeitet. Mit Rücksicht auf die grosse Geschwindigkeit des Schiffes hielt man es nicht für nöthig, die Drehung des Ruders über einen Bogen von 33 Grad auszudehnen; wenn dasselbe hart an Bord ist, macht das Schiff einen Kreis von $^3/_4$ Seemeilen Durchmesser.

Jeder der ungeheuren Buganker wiegt $8^1/_2$ Tonnen und hängt an Ketten, deren Glieder einen Fuss (0·30 m) breit sind. Dieselben sind auf 120 Tonnen Zug geprüft. Das Gewicht der Anker und Ketten erreicht zusammen 150 Tonnen.

Der Hauptsalon der Cajüte bietet Raum für 430 Tischgäste, er erstreckt sich auf eine Länge von 100 Fuss (30·5 m) über die ganze Breite des Schiffes. Die Decke ist in Weiss und Gold gehalten, die Wände mit Mahagoni getäfelt. Der Gesellschaftssaal ist 60 Fuss (18·3 m) lang und 30 Fuss (9·15 m) breit, in der elegantesten Weise ausgestattet und umgibt einen mächtigen, in den Speisesaal hinabführenden Lichthof. Hier befinden sich auch die Musik-Instrumente, während für die Bibliothek ein eigener Raum geschaffen wurde, welcher mit zu den glänzendsten Einrichtungen des Schiffes gehört.

Hinter diesem Raum befindet sich ein Rauchsalon, 40 Fuss (12·2 m) und 30 Fuss (9·15 m) messend, verschwenderisch mit prachtvoll geschnitztem Getäfel ausgestattet und mit höchst geschmackvollen Möbeln eingerichtet. Ebenso elegant und behaglich, wie die eben geschilderten

Räumlichkeiten sind, wenn auch nicht ganz so luxuriös, die Säle der zweiten Cajüte.

Die 600 Passagiere der ersten Cajüte können sich, je nach dem Preise, in der verschiedenartigsten Weise ihr Unterkommen wählen, denn die einzelnen Kammern stufen sich bezüglich der Ausstattung ab von fürstlichen Gemächern bis zu den Cabinen, wie sie noch vor wenigen Jahren als hochelegante „state-rooms" an Bord der grossen Oceandampfer gebräuchlich waren. Die weite Fläche des Promenadedecks gestattet bequeme Spaziergänge; wenn man den Rundgang viermal durchmisst, so hat man ungefähr eine englische Meile (1609 m) zurückgelegt.

Ausser den Passagieren der I. Classe ist für Raum und Unterkunft gesorgt, um noch 400 Fahrgäste in der II. Cajüte und 700—1000 im Zwischendeck unterzubringen. Die Mannschaft besteht aus 415 Köpfen, von denen 61 zur Bedienung des Schiffes und 195 zu derjenigen der Maschine gehören, während dem Obersteward nicht weniger als 195 Untergebene zugetheilt sind. Die Gefriermaschinen erzeugen täglich 250 Centner Eis und die Laderäume können über 1600 Tonnen aufnehmen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Industriebahn von der Station Lupków der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn nach Cisna. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 13. Juni die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, bezüglich des von den Reichsraths-Abgeordneten Stanislaus Klucki, k. u. k. Major, und Dr. Ferdinand Ritter Czecz von Lindenwald, Gutsbesitzer in Kozy, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Industriebahn von der Station Lupków der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn nach Cisna im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung, bei welcher insbesondere auch erhoben werden soll, ob ein thatsächliches Bedürfniss nach der sofortigen Einrichtung oder späteren Umgestaltung der ganzen Bahnanlage für einen mehr oder minder beschränkten öffentlichen Verkehr als vorhanden anzusehen ist, einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 14.800.]

Projectirte Localbahn von Hochstein nach Grulich. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die mit der mährischen Statthalterei gemeinschaftlich durchzuführende Trassenrevision bezüglich des Projectes für eine Localbahn von Hochstein nach Grulich für den 11. Juli anberaumt. Mit der Leitung der Commission auf dem böhmischen Gebiete ist der Bezirkshauptmann in Senftenberg Gustav Chlupp Ritter v. Chlonau betraut. [G.-I.-Z. 12.857.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lambach—Gmunden: Errichtung der Station Laakirchen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Errichtung der Station Laakirchen der k. k. Staatsbahnlinie Lambach—Gmunden für den 10. Juli anberaumt.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Sicherungsanlage in der Station Reichenau i/B.) Die Geleiseanlage in der Station Reichenau i/B. wird durch eine Sicherungsanlage ergänzt. [13. Juni, Z. 26.117.]

— (Kohlenschuppen in der Station Langenbruck.) In der Station Langenbruck wird für Zwecke des dortigen Stationsvorstandes ein Kohlenschuppen hergestellt. [20. Juni, Z. 29.172.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Station Lautschin der Böhm.-mähr. Transversalbahn für den Gesammtverkehr.) Die Mangels einer Zufahrtsstrasse bisher gesperrt gewesene Station Lautschin der böhm.-mähr. Transversalbahnstrecke Janowitz—Taus wurde am 1. Juli für den Gesammtverkehr eröffnet. [H.-M.-Z. 35.176.]

— (Ausdehnung des Verkehres zweier Züge auf der Strecke Stryj—Lawoczne.) Die gemischten Züge Nr. 1717 und 1718, welche gegenwärtig zwischen Stryj und Skole verkehren, werden in der Zeit vom 10. Juli bis Ende August bis, bezw. von der Station Hrebenów in Verkehr kommen. Zug Nr. 1717 fährt um 1 U. 17 M. Nachm. von Skole ab und trifft um 1 U. 42 M. Nachm. in Hrebenów ein; Zug Nr. 1718 geht von letzterer Station um 10 U. 29 M. Vorm. ab und trifft um 10 U. 42 M. in Skole ein. [H.-M.-Z. 34.822.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Anschaffung von 200 Stück Kohlenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erstattete Anzeige, wonach derselbe 50 Stück Kohlenwagen mit und 150 Stück Kohlenwagen ohne Bremse von 15 t Ladegewicht nach dem bereits mittelst Erlass vom 23. September 1890, Z. 35.582, bewilligten Typenplane bei einer inländischen Fabrik bestellt hat, genehmigend zur Kenntniss genommen. [19. Juni, Z. 28.630.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von fünf Gepäckswagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft erstattete Anzeige von der der gesellschaftlichen Hauptwerkstätte in Simmering aufgetragenen Herstellung von fünf Gepäckswagen als Ersatz für eine gleiche Anzahl zur Cassirung bestimmter Gepäckswagen genehmigt, und werden diese Wagen nach dem bereits mittelst Erlass vom 25. Juli 1890, Z. 32.334, bewilligten Typenplane gebaut. [22. Juni, Z. 32.210.]

Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Anschaffung eines Hornviehtransportwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Vorlage gebrachten Constructionspläne für einen gedeckten Lastwagen mit Bremse, sowie Futter- und Tränkevorrichtung für Hornviehtransporte genehmigt und die Anzeige über die Herstellung dieses Wagens durch eine inländische Fabrik zur Kenntniss genommen. [13. Juni, Z. 23.580.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Eisenbahn Budapest—Dorogh—Esztergom. (Memorandum.) Die Interessenten der als erstclassige Eisenbahn projectirten Linie Budapest—Dorogh—Esztergom (Gran) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116 ex 1892), an deren Spitze der Reichstags-Abgeordnete Ignaz Darányi (der ständige Referent des Eisenbahnausschusses des Abgeordnetenhauses) steht, haben dem kgl. ungar. Handelsminister ein die Wichtigkeit des je früheren Ausbaues der genannten Linie darstellendes Memorandum überreicht. In diesem wird in erster Linie darauf hingewiesen, dass die derzeit noch beschränkte Exploitation des ausgedehnten Kohlenbeckens des Graner Comitates, welchem allerdings schon gegen Westen durch Vermittlung der Localbahn Esztergom—Almás-Füzitö ein Absatzgebiet eröffnet wurde, nur im Falle des Ausbaues der Linie Budapest—Dorogh—Esztergom Aussicht auf Verwirklichung in grossem Style hat, da diesfalls das Budapester Consumgebiet als Knotenpunkt der dort einmündenden Eisenbahnen und als Sitz einer ausgebreiteten Fabriks-Industrie, einen grossen Theil seines Kohlenbedarfes durch Bezug aus diesen der Haupt- und Residenzstadt so nahe gelegenen Montangebieten decken wird, daher die Rentabilität der projectirten Eisenbahn allein schon durch diesen Factor als gesichert zu betrachten ist. Dem Berichte zufolge bestehen dort seit etwa dreissig bis vierzig Jahren vier Bergbaue, und zwar: 1. der Dorogher Bergbau (Eigenthum des Graner Domcapitels) mit einer Jahresleistung von circa 400.000 q; 2. der Tokoder Bergbau (Eigenthum des Nagy-Szombater Priestersemiuars) mit einer Jahresleistung von circa 700.000 q; 3. der Szarkáser Bergbau (Eigenthum der Primatie) mit einer Jahresleistung von 100.000 q; 4. der Csolnoker Bergbau in Annavölgy (Eigenthum des kgl. ungar. Religionsfonds) mit einer Jahresleistung von circa 1,000.000 q; d. i. mit einer dermaligen Gesammtleistung von 2,200.000 q per Jahr. Ferner haben sich seit vier Jahren noch folgende neu hinzugesellt, als: a) Der Dorogher Bergbau (Eigenthum der Dorogher Gemeinde), auf dem seitens der Steinkohlen- und Ziegelwerks-Gesellschaft in Budapest im vorigen Jahre ein Schacht abgeteuft wurde, der

in 156 m Tiefe das Flötz erreicht und eine Mächtigkeit desselben von 13 m constatirt wurde. Die Streckenausrichtungen sind im Zuge, die maschinelle Instruction des Schachtes complet fertig und die Jahresleistung desselben auf circa 2,000.000 q berechnet. Der Beginn des regelrechten Abbaues ist für Ende dieses Jahres in Aussicht genommen. b) Der Tokoder Bergbau (Eigenthum der Tokoder Gemeinde), auf dem seitens der Nordungarischen Vereinigten Kohlenbergbau- und Industrie-Gesellschaft auf Grund von durchgeführten Bohrungen, die das Flötz in einer Mächtigkeit von 20 m constatirt haben, ein auf 385 m berechneter Schacht im Abteufen begriffen und derzeit bis 150 m gediehen ist. Auch von diesem Schacht, der in grossen Dimensionen gehalten ist, kann nach seiner Vollendung, d. i. etwa in zwei Jahren eine Jahresleistung von circa 2,000.000 q erwartet werden. Zusammen demnach mit einer jährlichen Production von rund 6,000.000 q und dies Quantum — so zu sagen, vor den Thoren Budapests — konnte bis jetzt lediglich wegen Mangels an Communicationsmitteln nicht ausgebeutet werden. Der Ausbau der Eisenbahn Budapest-Gran wurde schon vor mehr als zwanzig Jahren in Aussicht genommen, konnte jedoch aus finanziellen Rücksichten bisher, und zwar deshalb nicht zur Ausführung gelangen, da vorerst der Ausbau der Hauptlinien des internationalen Eisenbahnnetzes durchgeführt werden musste. Die Interessenten stellen nun die Bitte, der Minister möge, nachdem die Frachtspesenunterschiede zwischen den Tarifen einer Vicinalbahn im Privatbesitz und jenen einer Staatsbahn sehr bedeutend sind und nachdem die Höhe der Fracht bei Kohle von hervorragendstem Einflusse ist, es daher für die hauptstädtische Industrie von höchster Wichtigkeit wäre, dass diese Bahn Eigenthum des Staates sei und dass die Tarife derselben dem Barême der kgl. Ungar. Staatsbahnen eingefügt werden, nunmehr auch den Ausbau der Linie als Staatsbahn genehmigen. Es erscheine dies umsomehr als zulässig, als bei Aufnahme des Baucapitals für die Ofner Ringbahn ein grösserer Betrag zu dem Zwecke mit eingeschlossen wurde, damit gewissermassen als Fortsetzung und Ergänzung der Ofner Ringbahn und gleichzeitig für die Verbindung der Ofen-Graner Bahn mit dem linken Donauufer der Hauptstadt eine Brücke gebaut werden könne. Der baldige Ausbau dieser Bahn wird somit als unumgänglich nothwendig und unaufschiebbar bezeichnet und hervorgehoben, dass die Bahn ihrem Hauptzwecke — nämlich der Kohlentheuerung abzuhelfen — nur dann in seiner Gänze entsprechen kann, wenn sie als Staatsbahn ausgebaut wird.

Regelung des Verkehrs von aus verseucht gewesenen Gegenden Ungarns stammendem Hornvieh. (Ministerial-Erlass.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister eine Circular-Verordnung erlassen, in welcher den Comitats- und Gemeindebehörden, sowie den Directionen der Verkehrsanstalten mitgetheilt wird, dass aus den verseucht gewesenen Comitaten Pressburg, Neutra, Trencsin, Arva, Liptó, Turócz, Sohl, Bars, Hont, Nógrád, Szepes und Sáros, sowie vom Territorium der Städte Pressburg und Schemnitz-Bélabánya gesund befundenes Hornvieh behufs sofortiger Abschlachtung nach den in Ungarn befindlichen Schlachthäusern expedirt werden darf. Solche Thiere sind gelegentlich der Aufgabe durch die exmittirten Fachorgane zu untersuchen; von der Abstempelung mit dem Buchstaben „T" ist fortab abzusehen. Zum Versenden solcher Schlachtthiere gibt die Behörde erster Instanz die Erlaubniss und die erstinstanzliche Behörde am Bestimmungsorte ist telegraphisch vom Abgange des Transportes zu verständigen, damit die bei der Abschlachtung nöthige Controle auf das Strengste bewerkstelligt werden kann. Bis auf Weiteres kann jedoch Wirthschafts- oder Zuchtvieh vom Territorium der erwähnten Municipien nach anderen hier nicht aufgezählten Gebieten nicht transportirt werden, um jede Möglichkeit der nachträglichen Verschleppung von Seuchen auszuschliessen.

Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 14. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Franz Chorin die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft (Marmarosi sóvasutak), d. i. der Linien Marmaros-Sziget—Kis-Bocsko und Marmaros-Sziget—Akna-Szlatina (im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen), ferner Szigetkamera—Sugatak und Szigetkamera-Rónaszeg (im gesellschaftlichen Betriebe) statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75 ex 1892). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Directionsbericht über die Gestion im Betriebsjahre 1892 zur Verlesung. Dieser constatirt die befriedigenden Resultate des abgelaufenen Geschäftsjahres und hebt hervor, dass in sämmtlichen Verkehrszweigen gegenüber dem Vorjahre relativ bedeutende Mehreinnahmen erzielt wurden. Die Brutto-Einnahmen betragen nach den Schmalspurlinien fl. 98.369·44 (+ fl. 17.992·17), nach den Normalspurlinien fl. 112.743·68 (+ fl. 22.452·98), insgesammt fl. 211.113·12 (+ fl. 40.445·15). Die Ausgaben stellen sich bei den schmalspurigen Linien auf fl. 48.216·28 (+ fl. 9228·27), bei den normalspurigen Linien auf fl. 40.148·29 (+ fl. 10.074·33), zusammen auf fl. 88.364·57 (+ fl. 19.302·60). Der Betriebsüberschuss war demnach fl. 122.748·55 (+ fl. 20.845·69). Zuzüglich der Gewinnreserve vom Jahre 1891 beträgt der disponible Reingewinn abzüglich des Honorars für die Direction und den Aufsichtsrath fl. 126.341·66 (+ fl. 26.686·05). Nach Abschreibung vom Inventar und Bauconto und nach Bestreitung der statutarischen Dotirungen und sonstigen Zuwendungen im Gesammtbetrage von fl. 23.005 verbleiben fl. 103.336·66. Von diesen werden nach Antrag der Direction zur Einlösung von 176 Stück $4^1/_2$percentigen Prioritätsactien fl. 17.600, zur Ausbezahlung der Dividende von fl. $4^1/_2$ nach den in Umlauf befindlichen Prioritätsactien fl. $61.051^1/_2$, zur Dotirung des Stammactien-Einlösungsfonds statutengemäss fl. 7135, zur Bezahlung von fl. 3 Dividende nach den Stammactien fl. 23.151 verwendet und die restlichen fl. 1534 auf neue Rechnung vorgetragen. Die Coupons werden am 1. Juli eingelöst. Die Production der Bergwerke betreffend, hebt der Bericht hervor, dass der Salzverkehr 84·59 Millionen Kilogramm gegen 64 Millionen Kilogramm im Vorjahre betragen hat. Der Gesammtverkehr war grösser als in den vorhergegangenen Betriebsjahren; durch Ausbau der schmalspurigen Linien der Gesellschaft bis an die Stadt M.-Sziget und Anwendung eines herabgesetzten Tarifes dürfte der Personenverkehr sich noch weiter steigern. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums erfolgten die Wahlen in den Directions- und den Aufsichtsrath.

Ausland.

Preussen. (Aenderung von Stationsnamen.) Die an der Bahnstrecke Cassel—Frankfurt a/M. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover gelegene Station Fronhausen hat die Bezeichnung „Fronhausen (Lahn)" und die an der Bahnstrecke Siegburg—Derschlag im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (rechtsrheinische) gelegene Station Gummersbach die Bezeichnung „Niedersessmar (Gummersbach)" erhalten.

— (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Rinteln a/d. Weser nach Kirchhorsten.) Der Firma Lenz & Cie. in Stettin ist Seitens des kgl. preuss. Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Rinteln a/d. Weser über Eilsen und Obernkirchen nach Kirchhorsten bezüglich des preuss. Staatsgebietes ertheilt worden.

Schweiz. (Project für eine Eisenbahn von Konolfingen nach Thun, eventuell von Konolfingen nach Kiesen.) Mit der an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 13. Juni beantragt der Bundesrath die bedingungsweise Ertheilung der Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Konolfingen über Diessbach nach Thun, eventuell von Konolfingen über Diessbach nach Kiesen an eine zu bildende Actiengesellschaft mit dem Sitze in Bern auf die Dauer von 80 Jahren. Die projectirte Bahn bezweckt die Herstellung einer besseren und directen Verbindung zwischen dem oberen Theile des Cantons Bern und dem Emmenthal, Entlebuch, Luzern und der Ostschweiz überhaupt, indem sie gegenüber der bestehenden Linie Konolfingen—Gümlingen—Thun eine Abkürzung um circa 20 km gewährt; ausserdem soll aber auch der bedeutende Localverkehr der an der Linie gelegenen gewerblichen Ortschaften erleichtert und gehoben werden. Die Länge der Linie Konolfingen—Thun beträgt 14·7 km, die grösste Steigung 15‰, welche auf circa 5 km zur Anwendung kommen soll; die Länge der Variante Kiesen—Diessbach beträgt 9·72 km, die Maximalsteigung 17·33‰ auf circa 3·3 km. Die Linie soll mit normaler Spurweite und eingeleisig hergestellt werden. Zwischenstationen sind projectirt bei Heimberg, Brenzikofen und Diessbach, für die Variante über Kiesen: bei Kiesen (selbstständig) und Diessbach. Die Baukosten sind für Konolfingen—Thun mit 3,600.000 oder per Kilometer mit 245.000 Frcs., und für Konolfingen—Kiesen mit 2,350.000 oder per Kilometer mit 242.000 Frcs. veranschlagt. Die vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft sind 36 Monate nach Datirung der Concession dem Bundesrathe vorzulegen; sechs Monate nach Genehmigung der Pläne ist mit den Erdarbeiten zu beginnen und nach weiteren 24 Monaten ist die Linie zu vollenden

und dem Betriebe zu übergeben. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und bei Aufenthalt in allen Stationen erfolgen; die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit der Züge bleibt dem Bundesrathe vorbehalten. Zur Personenbeförderung sind Wagen nach amerikanischem System mit wenigstens zwei Classen aufzustellen.

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Gewährung von Fahrbegünstigungen für k. k. Staats- und k. u. k. Hofbeamte im Wiener Localverkehre auf der Betriebsstrecke Wien-Canal—Nussdorf—Lang-Enzersdorf, an Sonn- und Feiertagen bis Greifenstein.) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat bis auf Weiteres den k. k. Staatsbeamten und k. u. k. Hofbeamten die Begünstigung eingeräumt, auf Grund der eingeführten „amtlichen Legitimationen" die gesellschaftlichen Dampfer im Wiener Localverkehre, d. i. in der Betriebsstrecke Wien-Canal—Nnssdorf—Lang-Enzersdorf (an Sonn- und Feiertagen auch bis Greifenstein) mit ermässigten Fahrkarten, und zwar Entrichtung der für k. u. k. Militärpersonen zur Einhebung gelangenden Preise zu benützen.

Raaber Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft. (Einberufnng einer ausserordentlichen Generalversammlung.) Die Direction der Raaber Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft hat, wie aus Budapest berichtet wird, die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung beschlossen, in welcher über den bei Gelegenheit ihrer am 25. April abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung gestellten Antrag einer Regenerirung der Bestimmungen ihres Wirkungskreises (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 59) entschieden werden soll. Unter Anderem soll auch der Sitz der fernerhin die Firma „Ungarische Dampfschiffahrts-Gesellschaft" führenden Unternehmung von Raab nach Budapest verlegt und der Schiffspark entsprechend vermehrt werden.

England. (Semestralversammlung der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company.) Am 13. Juni hat die halbjährige Generalversammlnng der Actionäre dieser Gesellschaft stattgefunden. Der Vorsitzende, Thomas Sutherland, war in der Lage, nicht nur die Auszahlung einer Interims-Dividende anzuzeigen, sondern auch die Erklärung abzugeben, dass diese Dividende wirklich einem Gewinne entsprach. Letzteres insbesondere wird als eine erfreuliche Ausnahme gegenüber den Ergebnissen anderer Schiffahrts-Unternehmungen angesehen; denn schon zu oft müssen die Directoren einen Verlust melden und die share-holders auf eine spätere Dividendenzahlung vertrösten. Auch die Peninsular and Oriental Company hatte unter der gedrückten Geschäftslage zu leiden und mussten ziemlich bedeutende Mindereinnahmen im Vergleiche zum Vorjabre constatirt werden. Dieses ungünstige Ergebniss ist vornebmlich der andauernden Depression der Frachtraten und den finanziellen Krisen in Indien und Anstralien zuzuschreiben. Trotz der sehr niedrigen Kohlenpreise, welche den Betrieb billiger gestalteten, beläuft sicb der Ausfall im Vergleiche zum Vorjabre auf circa 35.000 £. Hervorzuheben ist die in der Versammlung gemachte Mittheilung, dass die Subventionsverträge mit der Regierung und mit Australien keineswegs so günstig sind, als es den Anscbein hat, weil die vertragsmässige Verpflichtung der Einhaltung grösserer Fabrgeschwindigkeiten einen grösseren Kohlenverbrauch hedingt und aucb die Ladefähigkeit der in den vertragsmässigen Dienst eingestellten Dampfer durch die Nothwendikeit grösserer Maschinen und Koblenbunkers Eintrag erleidet. Durch ein Beispiel wird dies klar gemacht: Der Dampfer „Japan" ist als Waarenschiff in Verwendung, hat einen Brutto-Tonnengehalt von 4300 tons, und kann eine Ladung von 5500 tons aufnehmen und hiebei eine Fahrgeschwindigkeit von 13—14 Knoten einhalten. Der Dampfer „Caledonia", welcher in den Postdienst eingestellt ist, hat 7500 tons Brntto, kann 18 Knoten in der Stunde zurücklegen, jedoch nach Einnabme der nöthigen Menge Kohle nur eine Ladung von 1500 tons aufnehmen. Nebstbei beträgt bei dem letzteren Dampfer, selbst bei nur 17 Knoten Geschwindigkeit, der Kohlenverbrauch die vierfache Menge im Vergleiche zu dem Consum des Dampfers „Japan".

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 10. bis zum 16. Juli.)

Adriatischer Dienst.

11. Juli, 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
12. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührnng von Pola, Zara, Spalato, Cnrzola, Gravosa nnd Castelnnovo; Anschlnss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Valcassione nnd Porto Manzo.
13. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Tihisco", Capitän C. Zalampich, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opns, San Martino nnd Gelsa.
„ nm 7½ Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste", Capitän G. Ginrovich, nach Venedig.
14. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Thetis", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Caroher, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Cnrzola, Orehich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnnovo (Megline), Perasto, Risano nnd Perzagno.
15. „ nm 7½ Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste", Capitän G. Ginrovich, nach Venedig.
„ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
16. „ nm 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Messina", Capitän F. Goll, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns nnd Pncischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

11. Juli, nm 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Ettore", Capitän T. Gopcevich, nach Smyrna, mit Berührnng von Durazzo, Valona, Corfn, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräns, und Khios. Anschlnss in Smyrna nach Samos, Chesmè nnd Rhodns.
12. „ nm 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Ceres", Capitän G. Dall'Asta, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührnng von Finme, Corfn, Patras, Catacolo, Calamata, Piräns, Volo, Salonich, Cavalla nnd Dardanellen. Ferner nach Bnrgas, Costanza, Sulinà, Galatz nnd Braila. Es werden ansserdem anch Sendnngen nach Tnltscha Ismail nnd Reni im Verbandverkehre via Galatz angenommen.
14. „ zn Mittag: Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührnng von Brindisi. Anschlnss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Alexandrette, Mersina nnd Rhodns. Ferner nach Lattakia nnd Tripoli, mit Ueberschiffnng anf fremde Dampfer in Alexandrien.
15 „ nm 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Berenice", Capitän G. Bellen, nach Constantinopel mit Berührnng von Brindisi, Corfn, Patras, Piräns nnd Dardanellen; Anschlnss in Piräns nach Smyrna nnd Salonich. Ueberschiffnng in Constantinopel nach Bnrgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineholi, Samsnn, Kerasnnd, Trapeznnt, Batnm nnd Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Indo-Chinesischer Dienst.

21. Juli, 4 Uhr Nm.: Dampfer „Marquis Bacqnehem", Capitän G. Wallnschnig, nach Indien, China nnd Japan, mit Berührnng von Finme, Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai nnd Kohe.
„ nach Madras nnd Calcutta, mit Ueberschiffnng anf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

25. Juli, Dampfer „. . . . .", Capitän . . . . . , nach Santos, mit Berührnng von Finme, Pernambnco, Bahia nnd Rio Janeiro.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 12. Juni:

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten, I. Em. (1867) und II. Em. (1870) (Rückzahlung ab 2. October).

Am 17. Juni:

Maros-Vasarhely-Szosz Regener Vicinalbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. October).

Am 23. Juni:

Gölnitzthalbahn. 6 pCt. Prioritäts-Actien (Rückzablung ab 2. Jänner 1894).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1885. In der am 26. Juni 1893 in Prag stattgehabten ausserordentlichen Verlosung wurden sämmtliche bisher unverlost gewesenen Schuldverschreibungen dieses Anlehens zur Rückzahlung per 27. December 1893 verlost.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1891. In der am 23. Juni 1893 in Wien stattgehabten ausserordentlichen Verlosung wurden sämmtliche bisher unverlost gewesenen Schuldverschreibungen dieses Anlehens verlost. Dieselben befanden sich sämmtlich im Besitze der Gesellschaft.

Am 1. Juli:

Böhmische Westbahn. Actien, 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1885 und Mark-Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. 1886er in Mark verzinsliche Anleihe (Rückzahlung ab 2. October).
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).
Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 2. October).
Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten, Serie B (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).
Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Rückzahlungen.

Ab 1. Juli:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Actien (verlost am 15. April).
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten und 4 pCt. Silber-Prioritäten vom Jahre 1891 (verlost am 2. Jänner).
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten II. Em. (verlost am 1. März).
Fehring-Fürstenfelder Localbahn. Prioritäts-Actien (börsemässiger Rückkauf).
Grosswardein-Belenyes-Vaskoher Eisenbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 2. Jänner).
Güns-Steinamanger Eisenbahn. 6 pCt. Prioritäts-Actien vom Jahre 1883 (verlost am 1. Jänner).
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten (verlost am 1. April).
Keszthely-Balaton-Szt. Györgyer Vicinalbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 8. April).
Kolomeaer Localbahnen. Prioritäts-Actien (verlost am 31. December 1892).
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäts-Actien und 4 pCt. Obligationen (verlost am 15. April).
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4³/₄ pCt. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen (verlost am 2. Jänner).
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów). Prioritäts-Actien (verlost am 31. December 1892).
Mährisch-schlesische Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten I. und II. Em. (verlost am 1. April).
Marmaroser Salzbahn. 4¹/₂ pCt. Prioritäts-Actien (verlost am 16. Jänner).
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. April).
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Jänner).
Oesterr. Nordwestbahn. Actien lit. B (verlost am 15. Juni).
Ofner Bergbahn. Actien (verlost am 2. Februar).
Pilsen-Priesener Eisenbahn. 4 pCt. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen und 4 pCt. Prioritäten v. J. 1884 (verlost am 2. Jänner).
Popradthaler Vicinalbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 3. Jänner).
Prag-Duxer Eisenbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1883, 1884 und 1891 (verlost am 2. Jänner).
Reichenberg-Gablonzer Localbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 31. December 1892).
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Sämmtliche im Umlaufe befindlichen 5 pCt. Prioritäten, Em. 1879 (verlost am 20. December 1892).
Swolenowes-Smečnaer Eisenbahn. Actien (verlost am 2. Jänner).
Szamosthal-Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Actien (verlost am 2. Jänner).
Torontaler Localbahnen. Prioritäts-Actien (verlost am 14. Mai).
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I.—III. Em. (verlost am 10. April).
Ungarische Eisenbahn-Investitions-Anleihe (verlost am 1. April).
Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe (verlost am 1. April).
Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. Prioritäten (verlost am 2. Jänner).

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Juli:

Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Gold.
Kaiser Franz Josef-Bahn. 5¹/₄ pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.25 Silber.
Pilsen-Priesener Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4³/₄ pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.75 Silber. — 4 pCt. in Kronenwährung, für je Kronen 400 Capital Kr. 8.—.
Vorarlberger Bahn. 5 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.— Silber. — 4 pCt. in Kronenwährung, für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Eisenbahn-Actien.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 5³/₄ pCt. fl. 5·75 ö. W.
Linz-Budweiser Bahn. 5¹/₄ pCt. fl. 5.25 Silber.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. (5 pCt. von fl. 200 ö.W.) fl. 5.— ö. W.
Gisela-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.

Vom Staate zur Selbstzahlung übernommene Eisenbahn-Prioritäten.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. v. J. 1890. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.
Pilsen-Priesener Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 150 Capital fl. 3.— Silber.

Ungarische Staatsschuld.

Ungarische Staatseisenbahn-Silber-Anleihe vom Jahre 1889. 4¹/₂ pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 Silber.
Ungarische Ostbahn-Staats-Obligationen. 5 pCt. III. Em. vom Jahre 1876. fl. 2.25 Gold = Frcs. 5.62¹/₂.

Actien von Transport-Unternehmungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. fl. 2.— Silber.
Alföld-Fiumaner Eisenbahn. fl. 5.— Silber.
Localbahn Asch-Rossbach. Coupon der Prioritäts-Actien fl. 5.— ö. W.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. fl. 60.— ö. W. — Genussschein-Coupon fl. 45.— ö. W. (Werden schon seit dem 1. Mai d. J. ausbezahlt.)
Barcs-Pakraczer Eisenbahn. Prioritäts-Actien fl. 5.— ö. W.
Biharer Vicinalbahn. Prioritäts-Actien fl. 8.25 ö. W.
Böhmische Nordbahn. fl. 7.50 ö. W.
Böhmische Westbahn. fl. 10.— ö. W., Genussschein fl. 5.— ö. W.
Bozen-Meraner Bahn. fl. 4.50 ö. W.
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. fl. 3.— ö. W.
Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. fl. 10.— ö. W.
Budapest-Lajosmizseer Vicinalbahn. Coupon der Prioritäts-Actien fl. 3.— ö. W.
Bukowinaer Localbahnen. Coupon der Prioritäts-Actien fl. 10.— ö. W., Coupon der Stammactien fl. 2.50 ö. W.
Buschtěhrader Eisenbahn. Actiencoupon lit. A fl. 47.— ö. W., Genussscheine lit. A fl. 20.75 ö. W., Actiencoupon lit. B fl. 20.50 ö. W.
Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn. Prioritäts-Actien. Frcs. 12.50, Stammactien fl. 3.80 ö. W.
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. Coupon Nr. 5 der Prioritäts-Actien fl. 9.— ö. W., Nr. 4 und 5 der Stammactien fl. 1.— ö. W.
Donau-Drau-Eisenbahn. fl. 4.92·7 Silber.
Fehring-Fürstenfelder Localbahn. Prioritäts-Actien fl. 10.— ö. W.
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). Prioritäts-Actien fl. 5.50 ö. W.
Gaisbergbahn-Gesellschaft. Für die Prioritäts-Actie fl. 10.— ö. W.
Localbahn Gleisdorf-Weiz. Prioritäts-Actien fl. 6.— ö. W.
Gran-Almás-Füzitöer Vicinalbahn. Prioritäts-Actien. fl. 2.20 ö. W.
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Für die Actie fl. 13.— ö. W., für den Genussschein fl. 3.— ö. W. (Werden schon seit 5. Mai d. J ausbezahlt.)
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ganze Actie fl. 103.—, halbe Actie fl. 51.50, Fünftel-Actie fl. 20.60 Silber.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. fl. 3.97·2 Silber.
Keszthely-Balaton-Szt. Györgyer Localbahn. Für die Stammactie fl. 2.— ö. W., für die Prioritäts-Actie fl. 5.— ö. W.
Kolomeaer Localbahnen. Prioritäts-Actien. fl. 2.— ö. W.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäts-Actien. Mk. 5.40.
Kremsthalbahn. fl. 1.50 ö. W.
Localbahn Wels-Aschach. fl. 2.— ö. W.

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Prioritäts-Actien-Coupon fl. 8.— ö. W.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn. fl. 13.— ö. W.
Marmaroser Salzbahn. Per Prioritäts-Actie fl. 4.50 ö. W., per Stammactie fl. 3.— ö. W.
Matraer Localeisenbahn. fl. 2.75 ö. W.
Mühlkreisbahn. Coupon der Prioritäts-Actien fl. 2.— ö. W.
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Stammactien-Coupon fl. 1.— ö. W.
Neutitscheiner Localbahn. Antheilschein fl. 9.— ö. W.
Oesterreichischer Lloyd. fl. 10.— ö. W.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. fl. 9.50 ö. W.
Oesterr. Nordwestbahn. Lit. A fl. 4.— Silber, lit. B fl. 10.50 Silber, Genussschein fl. —.50 Silber.
Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. fl. 4.— ö. W.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Frcs. 9.50.
Orientalische Bahnen. Frcs. 26.—.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn. fl. 10.— Silber.
Prag-Duxer Eisenbahn. Prioritäts-Actien fl. 6.—, Stammactien fl. 4.— ö. W.
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. fl. 1.— ö. W.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Prioritäts- und Stammactien fl. 12.— ö. W.
Ruma-Vrdniker Localbahn. fl. 6.— ö. W.
Erste Siebenbürger Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.
Südbahn-Gesellschaft (vom 1. Juni ab). Frcs. 3.—.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. fl. 4.— ö.W. Silber.
Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn. Prioritäts-Actien. fl. 5.— Silber.
Szomogy-Szobb-Barcser Vicinalbahn. Prioritäts-Actien fl. 1.60 Silber.
Triester Tramway. fl. 4.— Silber.
Ungarisch-galizische Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.
Ungarische Westbahn. fl. 4.92·8 Silber.
Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahn. Prioritäts-Actien fl. 3.— ö. W., Stammactien fl. 6.— ö. W.
Eisenbahn Wien-Aspang. fl. 5.— ö. W.
Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. fl. 5.— Silber.
Wittmannsdorf-Ebenfurther Eisenbahn. Gegen Coupon per 1. Jänner und 1. Juli (noch nicht bestimmt).
Eisenbahn Swolenowes-Smečna. Für die Actie fl. 28.—, für den Genussschein fl. 18.—.

Prioritäts-Obligationen.

„Adria", Seeschiffahrts-Gesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4 pCt. v. J. 1880. Für Stücke à Mark 1500 Mk. 30.—, für Stücke à Mk. 300 Mk. 6.—.
Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1882. Für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—. — 5 pCt. (Turnau-Kralup-Prager Bahn), I., II. und III. Em. fl. 3.75 Silber.
Böhmische Westbahn. 4 pCt. I. Em. 1885, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber. — 4 pCt. II. Em. 1885, Mk. 12.—.
Bozen-Meraner Bahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Budapester Strasseneisenbahn. 4½ pCt. v. J. 1888. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. (Em. 1869). Für je fl. 150 Capital fl. 3.75 Silber, Em. 1874 für je fl. 150 Capital Mk. 7.50. — 4 pCt., Em. 1891, für je fl. 300 Capital fl. 6.— Silber, für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Mähr.-schles.). Für je fl. 100 Capital fl. 2.50 Silber.
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 4½ pCt. I. Emission fl. 3.37½ Silber, 5 pCt. II. Em. fl. 3.75 Silber, III. Em. fl. 3.75 Silber, 2 pCt. IV. Em. fl. 1.50 Silber.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1889. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, (österr. Strecke) für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, für je Mk. 200 Capital Mk. 4.— Gold.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Mk. 6.—.
Lloyd, Oesterr.-ungar. 5 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.— Gold, Em. 1881 und 1882, für je 500 Capital fl. 12.50 Gold, 4½ pCt., Em. 1884, für je fl. 500 Capital fl. 11.25 Gold, 4 pCt., Em. 1887, für je fl. 500 Capital fl. 10.— Gold.
Mährische Westbahn. 4 pCt. fl. 4.— ö. W.
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Brünn-Rossitz). 5 pCt. Mk. 7.50.
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten Em. 1883 Mk. 7.50, 4 pCt. Gold-Prioritäten Em. 1884 Mk. 6.—.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—
Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Frcs. 12.50, 3 pCt. (mit Ausnahme der Serie X) Frcs. 6.50.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 5 pCt. (V. Em. 1879) fl. 2.23⁶/₁₀, 4 pCt., für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.
Ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. II. Em. fl. 5.— Silber, 4 pCt., Em. 1887, fl. 4.— Silber.
Ungarische Nordostbahn. 5 pCt. Em. 1875. Frcs. 12½ oder fl. 5.— Gold.
Ungarische Westbahn. 4 pCt. v. J. 1890. Für je fl. 1000 Capital fl. 20.— Silber.
Vereinigte Prioritäten-Anleihe ungar. Eisenbahnen (Investitions-Anlehen). 5 pCt. Für je fl. 1000 Gold Capital Mk. 50.62½, für je fl. 200 Gold Capital Mark 10.12½. — 4½ pCt. vom Jahre 1888, für je Mk. 400 Capital Mk. 9.—.
Wien-Aspang Bahn. 4 pCt. fl. 4.— Silber.
Wien-Pottendorfer Eisenbahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.

Sonstige Coupons.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Lose. fl. 3.78 ö. W.
Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft in Budapest. fl. 7.20 ö. W. (werden schon seit 28. März ausbezahlt).
Internationale Waggonleih-Gesellschaft. fl. 9.— ö. W.
Maschinen- und Waggonbaufabriks-Actiengesellschaft in Simmering. fl. 10.— ö. W.
Wiener Locomotivfabriks-Gesellschaft. fl. 17.— ö. W.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen v. J. 1863. Die Ausgabe der neuen Couponsbogen zu diesen Prioritäts-Obligationen (Coupons Nr. 61 bis incl. Nr. 80 und Talon) erfolgt vom 1. Juli d. J. an.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 31. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Franz Schmeykal und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthalterei-Rathes Carl Maschka, die 26. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Böhm. Nordbahn-Gesellschaft abgehalten. Der Geschäftsbericht pro 1892 wurde genehmigend zur Kenntniss genommen. Nach demselben wurden im Gegenstandsjahre 2,195.337 (+ 1688) Personen, 3749 (— 28) Tonnen Reisegepäck und 1,970.987 (+ 76.611) t Frachtgüter befördert. Die Gesammteinnahmen betrugen 4,289.044 fl. 46 kr. (+ 123.944 fl. 25 kr., die Gesammtausgaben 2,179.757 fl. 41 kr. (— 113.767 fl. 88 kr.). Nachdem die Generalversammlung den Rechnungsabschluss pro 1892 genehmigt hatte, wurde über Antrag des Verwaltungsrathes beschlossen, von dem 1,095.449 fl. 11 kr. betragenden Reingewinne 5%, d. i. 649.995 fl. für das circulirende Actiencapital, sodann 10% für Tantièmen zu verwenden und den Rest per 409.751 fl. 81 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Schliesslich wurden die ausscheidenden Mitglieder: Seine Excellenz Dr. Anton Freiherr von Banhans und Dr. Cahn-Speyer in den Verwaltungsrath und ebenso die bisherigen Mitglieder und Ersatzmänner in den Revisions-Ausschuss wieder gewählt.

Mühlkreisbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 15. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten J. E. Wimhölzel und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthalterei-Rathes Friedrich Hauer, die 4. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Mühlkreisbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 14 Actionäre anwesend, welche im Ganzen 1668 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht pro 1892 und der Bericht des Revisions-Ausschusses wurden genehmigend zur Kenntniss genommen und über Antrag der gesellschaftlichen Direction beschlossen, von dem 31.699 fl. 31 kr. betragenden Reinerträgnisse den am 1. Juli fälligen Coupon Nr. 4 der Prioritäts-Actien mit 2 fl. per Stück, in Summa 25.966 fl. einzulösen und den verbleibenden Rest von 5733 fl. 31 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Hierauf wurden die ausscheidenden Directions-Mitglieder Dr. Franz Lampl und Franz Oppler in die Direction und die bisherigen Revisoren und Ersatzmänner in den Revisions-Ausschuss wieder gewählt.

Localbahn Fehring-Fürstenfeld. (Generalversammlung.) Am 25. Juni wurde unter Vorsitz des Vice-Präsidenten Ludwig Kranz und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthalterei-Rathes Dr. Eugen Netoliczka, die 7. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Fehring-Fürstenfeld abgehalten. Der Geschäftsbericht pro 1892, sowie der Bericht des Revisions-Ausschusses wurden von der Generalversammlung genehmigend zur Kenntniss genommen und über Antrag des Verwaltungsrathes beschlossen von dem ausgewiesenen Reinerträgnisse per 34.585 fl 25 kr. vorerst für die am 1. Juli 1892 verloosten 5 Stück Prioritäts-Actien 1000 fl. zu verwenden, sodann den Coupon Nr. 8 von 3004 Stück Prioritäts-Actien vom 1. Juli angefangen mit 5% = 10 fl. einzulösen, wofür ein Betrag von 30.040 fl. erforderlich ist, ferner 3000 fl. auf den Reconstructions-Reservefond zu verwenden und den Restbetrag von 545 fl. 25 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Schliesslich wurde das ausscheidende Verwaltungsraths-Mitglied Dr. Alexander Wannisch wieder gewählt und wurden Gustav Suschnig und Franz Sedelmayer zu Revisoren, endlich Hermann Runk zum Ersatzmanne gewählt.

Localbahn Fürstenfeld—Hartberg(—Neudau). (Generalversammlung.) Am 25. Juni wurde unter Vorsitz des Verwaltungsrath-Mitgliedes Dr. Leopold Link und im Beisein des landesfürstlichen Comissärs, k. k. Statthalterei-Rathes Dr. Eugen Netoliczka, die 1. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (—Neudau) abgehalten. Der Geschäftsbericht pro 1892, sowie der Bericht des Revisions-Ausschusses wurden von der Generalversammlung genehmigend zur Kenntniss genommen und über Antrag des Verwaltungsrathes beschlossen, von dem ausgewiesenen Reinerträgnisse per 18.176 fl. 29 kr. die Coupons Nr. 1 pro 1891 und Nr. 2 pro 1892 von 3290 Stück Prioritäts-Actien Lit. A vom 1. Juli angefangen zusammen mit 5 fl. 50 kr. einzulösen, wofür ein Betrag von 18.095 fl. erforderlich ist, und den Restbetrag von 81 fl. 29 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Schliesslich wurden Hans Edler von Reininghaus, Franz Sedelmayer und Gustav Suschnig zu Revisoren und Franz Doser und Ignaz Obst zu Ersatzmännern gewählt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Juni 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1986·58	321·10	1747·53	560·15	909·05	1165·91	546·56	1528·40
Roggen	2063·67	736·16	1365·84	1433·99	1108·04	100·79	—	1208·83
Gerste	1166·40	115·56	1083·00	198·96	2452·80	3659·92	2677·86	3434·86
Hafer	223·58	129·10	303·47	49·21	31·20	41·41	31·20	41·41
Erbsen	974·23	176·44	383·16	767·51	742·86	122·62	203·53	661·95
Bohnen	699·38	391·20	598·68	491·90	445·63	320·34	101·47	664·50
Raps	400·54	—	—	400·54	—	—	—	—
Wicken	71·12	704·26	522·82	252·56	27·28	315·22	292·13	50·37
Mais	26·98	—	26·98	—	—	—	—	—
Lupinen	—	—	—	—	—	24·43	—	24·43
Hirse	112·03	—	90·00	22·03	—	—	—	—
Leinsaat	92·29	15·38	99·74	7·93	—	—	—	—
Diverse	5·05	98·21	102·42	0·84	—	—	—	—
Zusammen	7821·85	2687·41	6323·64	4185·62	5716·86	5750·64	3852·75	7614·75
Versicherungswerth ö.W. fl.	58.257	18.911	44.777	32.391	38.510	38.442	24.835	52.117
Spiritus	309·14	—	—	309·14	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	5.565	—	—	5.565	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	1	—	—	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	1920	—	—	1920
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr. Ausnahmetarif Nr. 5 für Getreide u. s. w. Verkehr mit der V.S.B., giltig vom 15. November 1885.

Einbeziehung der Station Eger.

Mit Wirksamkeit ab 15. Juli 1893 wird die Station Eger in die Classen a und b der Schnitttarif-Tabelle A (Seite 9) mit dem Schnittsatze von je 200 Cts. für 100 kg einbezogen.

Die Frachtsätze für Nabburg und Wernberg (Seite 10 und 11) treten mit 30. September 1893 ausser Kraft.

Wien, am 7. Juli 1893. [577]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Nachträge V zu den Tarifen Theil II, Heft 1 und 2) Am 1. Juli 1893 sind die Nachträge V zu den Heften 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifes, Theil II, vom 1. August 1891 in Kraft getreten. Dieselben enthalten: Aenderungen und Ergänzungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, sowie des Verzeichnisses der nicht tarifirten belgischen Stationen, Einbeziehung weiterer Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Erfurt, Hannover, der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Sächsischen Staatseisenbahn in die allgemeinen Tariftabellen, der Station Sichem-Montaign der Grossen Belgischen Centralbahn in den Ausnahmetarif 11 für Flachs u. s. w. weiterer Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 17 für mineralische Phosphate, Aenderung eines Stationsnamens und Berichtigungen des Haupttarifes und des Nachtrages IV, welche, soferne sie Frachterhöhungen einschliessen, erst am 15. August in Kraft treten werden. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, woselbst auch Exemplare der Nachträge abgegeben werden.

Sächs.-Westösterr.-Ungar. Verbandsgüterverkehr. (Aufhebung von Frachtsätzen) Mit dem 15. August 1893 treten die auf Seite 56 des Tarifheftes 5 angegebenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12 a (ungebrauchte Tabakslauge) für den Verkehr zwischen Graz trans. und Laibach einerseits und Dresden (sämmtliche Bahnhöfe) andererseits ausser Kraft. Ungebrauchte Tabakslauge wird künftig nach den Frachtsätzen der Wagenladungsclasse B abgefertigt.

Sächs.-Oesterr. Verbandsgüterverkehr. (Erhöhung eines Frachtsatzes.) Mit dem 5. August 1893 wird der Frachtsatz der Classe B für Halsbrücke im Verkehre mit Wien (K. F. J. B., Oe. N. W. B., Oe. U. St. E. G., Donauquaibahnhof, Lagerhaus), Jedlesee, Korneuburg, Stadlau und Nussdorf von 225 auf 260 Pfg. für 100 kg. unter Beibehaltung des Coursunterschiedsbetrages von 3 Pfg. für 100 kg erhöht.

Directer Güterverkehr zwischen Hannover und Bayern. (Einführung neuer Tarife.) Vom 1. August 1893 an tritt ein neuer Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover, der grossh. Oldenburgischen Staats-, der Farge-Vegesacker und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn einerseits und Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, sowie der Bayer Localbahnen und der Bodenseeufer-Station Bregenz andererseits in Kraft. Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

1. Der Hannover-Bayerische Verbands-Gütertarif (Heft Nr. 1) vom 1. Mai 1887, nebst Nachträgen.
2. Die im Westdeutschen Verbands-Gütertarif (Heft Nr. 4) enthaltenen, seit dem 1. April 1891 giltigen directen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover (einschliesslich der Farge-Vegesacker und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn) und der grossh. Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen einerseits und den Bodenseeufer-Stationen Bregenz und Lindau andererseits.

Insoweit gegenüber den bisher giltigen Frachtsätzen Erhöhungen eintreten, finden die neuen Tarifsätze vom 1. October an Anwendung.

Ferner wird, vom 1. August 1893 ab giltig, der Nachtrag I zum Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarif Theil II vom 1. Jänner 1893 zur Einführung gebracht. Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Neue Fassung einer Bestimmung.) Die Vorbemerkung V zu den Tabellen des Tarifes für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr vom 26. Februar a. St./10. März n. St. 1893 (Seite 22) erhält vom 1. August 1893 an nachstehende Fasssung:

„Die ausschliesslich für die Richtung nach Sosnowice bestehenden Ausnahmetarife finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Russland verbleiben. Werden derartige auf Grund dieser Ausnahmetarife abgefertigte Sendungen von Sosnowice nach Deutschland zurück- oder nach Stationen der österreichischen Bahnen weiterbefördert, so werden für die Beförderung nach Sosnowice toco und transit nachträglich die höheren Frachtsätze der entsprechenden regulären Tarifclassen eingehoben."

Bau-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Commission für die Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen herzustellenden Gürtellinie der Wiener Stadtbahn ist die Ausführung von Unterbauarbeiten im 4. und 6. Baulose im Offertwege zu vergeben. — Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise. — Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen:

im 4. Lose, lang 950 m, zwischen Goldschmiedtgasse und Stefaniegasse . .	291.397 fl. ö. W.
im 6. Lose, lang 659 m, zwischen Nussdorferstrasse und Rampengasse . . .	254.585 fl. ö. W.
zusammen .	545.982 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung, Section Gürtellinie (XV., Neubaugürtel Nr. 34), einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 17. Juli 1893, 12 Ubr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offert-Grundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Juli 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Für ein internationales Speditionshaus wird ein

tüchtiger Tarifeur,

der bereits in Speditionshäusern thätig war, gesucht. Anträge unter „G. A. 4220" an Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I. (372)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1416	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Petroleumnaphta	Mähr.-Ostrau	Leipzig (Bayer. und Thüring. Bahnhof) Leipzig (Berlin-Dresd.-Eilenbg. Bahnhof)	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1893	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Besteht kein directer Frachtsatz	291 287 Markpfennige		Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
1417	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holzcement	Olmütz (St.E.G.)	Brüsau-Brünnlitz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens: a) 5000 kg b) 10000 kg (resp. für Dachschiefer, Schindeln und Bretter, sowie Bankalk für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens) pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Abladen hat der Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Kreuzer a) 31·7	Kreuzer b) 31·7	Kreuzer a) 22·2	Kreuzer b) 22·2	Kreuzer a) 9·5	Kreuzer b) 9·5	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1894, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf den Frachtbriefen muss bahnämtlich bestätigt werden, dass die bezüglichen Sendungen thatsächlich für den Bau der abgebrannten Papierfabrik des Herrn M. Schütz in Hinterwasser bestimmt sind und dem genannten Zwecke auch zugeführt wurden
			Bankalk						Kreuzer a) 22·1	Kreuzer b) 15·5	Kreuzer a) 6·6			
			Schindeln und Bretter						Kreuzer a) 28·3	Kreuzer b) 20·0	Kreuzer a) 8·3			
			Dachschiefer						Kreuzer a) 19·3	Kreuzer b) 13·5	Kreuzer a) 5·8			
			Eisenbestandtheile						Kreuzer a) 33·6	Kreuzer b) 23·5	Kreuzer a) 10·1			
1418	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Cement und Kalk	Prag (Hrabovka) transit	Böhmisch-Trübau	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Abladen hat der Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	41·9 kr.		30·0 kr.		11·9 kr.		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1894, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf den Frachtbriefen muss Seitens der Station Böhm.-Trübau bestätigt werden, dass die Sendungen für die Neuanlage einer mechanischen Weberei der Firma Herm. Tollak's Söhne in B.-Trübau, resp. für die Erweiterung ihres bereits bestehenden Fabriks-Etablissements ausschliesslich bestimmt waren, und diesem Zwecke thatsächlich auch zugeführt wurden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1419	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle	Brüx k.k.St.B. und Brüx A.T.E.	Inzersdorf (Abzweigung des Industriegeleises)	Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	47 kr.	45 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1420	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalkstein der Position S–58 des Tariftheiles I	Tyśmienica Oleszów Nizuiów Korosciatyn Monasterzyska Jezierzany Buczacz	T u r k a	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Besteht keiner	10 11 12 13 15 16 17		Im Kartirungswege		Die Aufgabe der Transporte nach der Haltestelle Turka, welche für den allgemeinen Frachtenverkehr nicht eröffnet ist, kann nur nach vorheriger Vereinbarung mit der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg erfolgen
1421	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Ramie (Rameh), Chinagras, Rhea (indische Nessel), Szechen-hanf und Kämmlinge von diesen Spinnstoffen (Ramiekämmlinge) b) Ramieabfälle, folgende: Fadenabfälle der Ramieweberei (Ramiegarnabfälle) und Spinnabfälle der Ramiespinnerei	Dampfschiffahrt auf dem Bodensee		Einhaltung der zutreffenden Tarifbestimmungen	Vom 15. Juli bis zur Durchführung im Tarifwege, bezw. bis 31. December 1893	Tarif für den Transport von Gütern auf dem Bodensee, gültig vom 1. Jänner 1889	Besteht keiner			Im Kartirungswege		
1422	Buschtěhrader Eisenbahn		Torfstreu und Torfmull	Sebastianiberg	allen Stationen der B.E.B. *)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief; 2. Die Bedeckung dieser Güter in unverpacktem Zustande hat der Versender selbst zu beschaffen; 3. Einhaltung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 14. Juli bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	Frachtsätze der Classe C	Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1 h	Specialtarif III	Specialtarif II			Im Kartirungswege		
												Kartirung		
												Unterschied zwischen den nebenbezeichneten Frachtsätzen		

*) Für Sendungen nach Prag (Staatsbahnhof) gelangt hinsichtlich der Strecke Prag (Bubna)-Prag (Staatsbahnhof) der Frachtsatz von 5·6 kr. ö. W. für 100 kg zur Erhebung.

1423	B.E.B.		Vom dritten Tage nach dieser Veröffentlichung bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, gelangt für die zum Baue der neuen, bei Zwodau gelegenen Mathias-Tiefbauanlage der Reichenauer Kohlengewerkschaft dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür auf den Linien der Buschtehrader Eisenbahn mindestens 40 km zurückgelegt haben und in der Station Davidsthal zur Abgabe kommen, die im Ausnahmetarife XVIII des Localgütertarifes, Theil II, der Buschtehrader Eisenbahn festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der im genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1424	Böhmischen Nordbahn		Kalkstein	Prag B.N.B. transit	1) Jungbunzlau	Bei Zahlung der Fracht nach der Wagentragkraft, bezw. dem Ladegewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis ultimo December 1893	Local	kr. 1) 19·1	kr. 17·3	kr. 1·8	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe bis ultimo März 1894	
					2) Kuttenthal-Chrasterhof				kr. 2) 18·2	kr. 17·3	kr. 0·9			
1425	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Pottendorf-Landegg	**Nachweisung eines Gesammt-Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metrischen Tonnen** (à 1000 kg), von welchen mindestens 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg) nach Lajta-Ujfalu befördert worden sein müssen. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis 30. Juni 1894	Ausnahmetarif, Tarifheft 3, für den Oesterr.-Ungarischen Kohlenverkehr (via Süllein—Pressburg, Lundenburg—Marchegg, bezw. Lundenburg—Wien) vom 10. April 1892, resp. Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien vom 1. Juni 1893	kr. 56·0	kr. 54·3	kr. 1·7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Vulka-Pordány				69·0	67·3	1·7			
					Nagy-Czenk				71·0	69·3	1·7			
					Bükk				71·5	69·8	1·7			
					Lajta-Ujfalu				62·0	60·3	1·7			
1426	Südbahn-Gesellschaft		Eisenbahn-Fahrzeuge, zweiachsige, auf eigenen Rädern laufend	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 116 vom 11. October 1892, unter laufender Nr. 1559, veröffentlichte Frachtermässigung findet auch auf Eisenbahn-Personenwagen und auch dann Anwendung, wenn das Gewicht der zur Beförderung kommenden Eisenbahngüter oder Personenwagen 13 Tonnen übersteigen sollte. In diesem Falle gelangt jedoch ausser den in dem vorcitirten Verordnungs-Blatte bekannt gemachten Frachtsätzen pro Wagen für das Mehrgewicht über 13 Tonnen noch eine Gebühr von Frcs. 8·00 pro Tonne = 1000 kg. und zwar sowohl rücksichtlich des Durchlaufes Cormons trs.—Budapest S.B., als auch rücksichtlich des Durchlaufes Peri trs.—Budapest S.B. zur Berechnung.										

Fr. Strelez

Wien, I., Adlergasse Nr. 4

Fabriks-Niederlage aller Sorten

Geschäftsbücher

Copir- und Notizbücher

sowie (358)

Grosses Lager

von sämmtlichen Comptoir - Utensilien.

G. WINIWARTER

Blech- und Bleiwaaren-Fabrik

Wien, I., Johannesgasse Nr 22.

Verzinktes Eisenblech in allen Dimensionen, **Wellenblech** u. **Tägerweilblech** zu Dächern, Plafonds, Balcons, Feuerschutzvorhängen etc.

Ferner liefern noch zu billigsten Fabrikspreisen:

Blei in Blöcken.
Blei in △ Stangen.
Bleiröhren.
Bleiröhren, innen geschwefelt oder verzinnt.
Bleiröhren mit Zinneinlage.
Bleibleche bis 3 m Breite, beliebige Länge.
Bleifolien.
Blei-Apparate jeder Art.
Eisenbleche schwarz und verzinkt.
Eisendraht, verzinkt.
Metallkapseln (Zinnkapseln), weiss und gefärbt.
Rohr- u Rinnenhaken, verzinkt.
Weissbleche.
Zink in Platten.
Zinkbleche, raffinirt.
Zinn in Blöcken, Stangen u. Rollen.
Zinnfolien (Staniol).
Zinnbleche. (368)
Zinnröhren.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Die Längen

der für den

öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen

mit Dampf- (auch elektrischem) Betriebe

in den

im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern

(einschliesslich Liechtenstein)

am 31. December 1892.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Laut Nr. 66 des „Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“, Jahrgang 1892, betrug die Länge der mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Oesterreichs, inclusive Liechtenstein (mit Ausschluss der Schleppbahnen), am Schlusse des Jahres 1891, und zwar:

Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge)	15.621·485 km
Betriebslänge	15.781·205 „

Im Laufe des Jahres 1892 sind nachstehende Längen hinzugekommen:

I. Neueröffnete Bahnstrecken:

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge*)	Betriebslänge					Anmerkung
			der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	
		in Kilometer						
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.							*) Eigenthumslänge, Bahnlänge.
	Localbahnen auf Rechnung der Eigenthümer.							
	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft							
1	Theilstrecke Gojau-Salnau der Localbahn Budweis-Salnau	39·370	39·293	.	.	39·293	.	
	II. Privatbahnen.							
	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn							
2	Krasna-Rožnau	13·183	13·053	.	.	13·053	.	
3	Troppau-Bennisch	29·660	30·144	.	.	30·144	.	
	Localbahn Preding-Wieselsdorf-Stainz							
4	Preding-Wieselsdorf-Stainz (schmalspurig †) .	11·502	11·319	.	.	11·319	.	†) Spurweite 0·760 m. Im Betriebe der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
	Localbahn Pöltschach-Gonobitz							
5	Pöltschach-Gonobitz (schmalspurig †)	14·928	14·767	.	.	14·767	.	
6	**Drahtseilbahn auf die Festung Hohen Salzburg** (schmalspurig*)	0·199	0·199	.	.	0·199	.	*) Spurweite 1·0 m. Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung. Zweigeleisig mit gemeinschaftlicher Mittelschiene ausserhalb der Ausweiche.
	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft)							**) Mit Dampf betriebene Theilstrecken.
	Fortsetzungsstrecke Baumgarten-Hütteldorf (Bahnstrasse) der Linie Westbahnlinie-Baumgarten	0·622	0·656	.	.	0·656	.	
	Neueröffnete Bahnstrecken: Zusammen .	109·464	109·431	.	.	109·431	.	

Mit Rücksicht auf die Eröffnungsdaten der oberwähnten neuen Bahnstrecken sind im Jahre 1892 durchschnittlich im Betriebe gestanden:

Strecke	Betriebslänge in km	Tag der Eröffnung	Betriebstage	1892 durchschnittlich im Betriebe gestandene km
Baumgarten-Hütteldorf	0·656	1. Mai 1892	245	0·439
Krasna-Rožnau	13·053	1. Juni 1892	214	7·631
Troppau-Bennisch	30·144	29. Juni 1892	186	15·319
Gojau-Salnau	39·293	4. Juli 1892	181	19·432
Drahtseilbahn auf die Festung Hohen Salzburg	0·199	1. August 1892	153	0·083
Preding-Wieselsdorf-Stainz	11·319	27. November 1892	35	1·082
Pöltschach-Gonobitz	14·767	20. December 1892	12	0·484

II. Längenänderungen bestehender Bahnen im Laufe des Jahres 1892.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Mehrlänge		Minderlänge		Anmerkung
	Baulänge	Betriebslänge	Baulänge	Betriebslänge	
	Kilometer				
I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.					Die Längenänderuug trat ein:
K. k. Staatsbahnen.					
Dniester-Bahn					
Chyrow-Stryj	0·066	.	.	.	in der Station Stryj in Folge Verstaatlichung der Erzherzog Albrecht-Bahn
Dux-Bodenbacher Eisenbahn					
Dux-Ladowitz-Bodenbach	0·079	.	.	.	in der Station Dux-Ladowitz in Folge Verstaatlichung der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn
Verbindungscurve nächst Wiesa	.	.	.	0·779	in Folge Verstaatlichung der Dux-Bodenbacher nnd Prag-Duxer Bisenbahn
Galizische Carl Ludwig-Bahn					
Jaroslau-Sokal	.	.	0·666	0·666	in der Station „Sokaler Abzweigung“ in Folge Verstaatlichung der Galiz. Carl Lndwig-Bahn
Galizische Transversalbahn					
Oświęćim-Podgórze	0·127	.	.	.	in der Station Podgórze in Folge Verstaatlichnng der Galiz. Carl Ludwig-Bahn
Jasło-Rzeszów					
Jasło-Rzeszów	0·079	.	.	.	in der Station Rzeszów in Folge Verstaatlichung der Galiz. Carl Ludwig-Bahn
Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau)					
Obernitz-Brüx	.	.	6·282	.	in Folge Verstaatlichung der Prag-Duxer Eisenbahn
Prag-Duxer Eisenbahn					
Prag(Smichov)-Obernitz-Brüx-Ossegg-Klostergrab-Eichwald-Moldau	.	.	0·742	.	in der Station Obernitz in Folge Verstaatlichung der Prag-Duxer Eisenbahn
Verbindungsgeleise nächst der Station Wiesa	.	0·463	.	.	in Folge Verstaatlichung der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn
Obernitz-Ladowitz (Dux)	.	.	13·516	.	in Folge Verstaatlichung der Prag-Duxer Eisenbahn
Stryj-Beskid	0·069	.	.	.	in der Station Stryj in Folge Verstaatlichung der Erzherzog Albrecht-Bahn
Tarnów-Leluchow-ungar. Grenze (Orló)	0·110	.	.	.	in der Station Tarnów in Folge Verstaatlichung der Galiz. Carl Ludwig-Bahn
II. Privatbahnen.					
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.					in Folge Geleisenmgestaltungen in der Station Komotau
Prag (Bubna)-Komotau-Eger	.	.	0·175	.	in Folge Geleiseumgestaltungen in der Station
Tirschnitz-Franzensbad	.	.	0·075	.	Tirschnitz bei der Herstellnng des zweiten Geleises Königsberg-Maria-Kulm-Tirschnitz
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn					
Schönbrunn-Troppau	.	.	.	0·019	in Folge Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Station Troppau
Trzebinia-Reichsgrenze (Myslowitz)	.	.	0·003	.	in Folge Oberbauumgestaltung in der Station Trzebinia
Drösing-Zistersdorf	0·003	.	.	.	in Folge Oberbauumgestaltung in der Station Drösing
Mährisch-schlesische Centralbahn					
Jägerndorf-Troppau	.	.	0·093	0·023	in Folge Besitzregulirung in der Station Troppau anlässlich Ausführung der Localbahn Troppau-Bennisch und in Folge Vergrösserung des Anfnahmsgebäudes in Troppau
Fürtrag	0·533	0·463	21·552	1·487	

II. Längenänderungen bestehender Bahnen im Laufe des Jahres 1892.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Mehrlänge		Minderlänge		Anmerkung
	Baulänge	Betriebslänge	Baulänge	Betriebslänge	
	Kilometer				
Uebertrag . .	0·533	0·463	21·552	1·487	
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft					Die Längenänderung trat ein:
K. k. priv. Brünn-Rossitzer Bahn					†) in Folge neuer Kilometrirung auf der Schleppbahn zum Heinrich-Schacht ††) in Folge Kürzung der Geleise beim Herring- und Simson-Schacht †††) in Folge Kürzung des Geleises beim Simson-Schacht
Schleppbahnen zu den Kohlenschächten . .	.	0·004 †)	0·088 ††)	0·023 †††)	
Localbahnen					
Čelakowitz-Brandeis a. E.	0·039	.	.	.	in Folge Richtigstellung des Besitzstandes der p. öst.-ung. Staatseisenb.-Ges. in der Station Čelakowitz
Čelakowitz-Mochow	0·143	.	.	.	in Folge Richtigstellung des Besitzstandes der p. öst.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Theilstrecke der Mähr. Transversalbahn					
Verbindung mit der K.F.N.B. in Ungar-Hradisch	0·004	0·002	.	.	in Folge neuer Kilometrirung
K. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn					
Mähr.-Ostrau—Friedland	.	.	.	0·108	in Folge Erhauung eines neuen Aufnahmsgebäudes in der Station M.-Ostrau
K. K. priv. Neutitscheiner Localbahn					
Zauchtl-Neutitschein	.	.	.	0·003	in Folge Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Station Zauchtl
Salzburger Localbahn (Dampftramway)					
Salzburg (Bahnhof)-Bayer. Grenze (Drachenloch)	.	.	.	0·553	in Folge Auflassung des Betriebes in der Strecke St. Leonhard-Drachenloch
Summe . .	0·719	0·469	21·640	2·174	
Die Längenänderung bestehender Bahnen ergeben sonach im Ganzen:					
Bei der **Baulänge** einen Abfall von	.	.	20·921	.	
Bei der **Betriebslänge** einen Abfall von . .	.	.	.	1·705	

Zweite Geleise wurden während des Jahres 1892 dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In der Strecke	Oswięćim-Podgórze der Galiz. Transversalbahn	0·288 km
„ „ „	Krakau-Lemberg der Galiz. Carl-Ludwig Bahn	0·003 „
„ „ „	Prag (Bubna)-Komotau-Eger der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	9·477 „
„ „ „	Wien-Krakau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	0·003 „
„ „ „	Westbahnlinie-Hütteldorf der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft	0·011 „
	Sonach im Ganzen ein Zuwachs . .	9·782 km

III. Gesammtlänge der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1892.

Die Gesammtlänge der öffentlichen, mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Oesterreichs, inclusive Liechtenstein (mit Ausschluss der Schleppbahnen), betrug am Schlusse des Jahres 1892, und zwar:

Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) . . . . . 15.710·028 km
Betriebslänge . . . . . 15.888·931 „

Diese Gesammtlänge vertheilt sich unter 75 verschiedene Besitzer, nämlich: 5 Staatsverwaltungen (k. k. österreichische, kgl. bayerische, kgl. preussische und kgl. sächsische Staatsverwaltung, bosnisch-herzegowinische Landesregierung) und 70 theils rein cisleithanische, theils gemeinsame Privatunternehmungen, wie folgt:

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.										
	a) k. k. Staatsbahnen.										
1	**Arlberg-Bahn** (Innsbruck-Bludenz)	135·190	.	11·629	.	135 808	.	0·478 [1])	136·286	.	[1]) In der Station Innsbruck gemeinsam mit der Südbahn-Gesellschaft.
	Pèage-Strecke Wörgl-Innsbruck	.	.	.	.	.	.	59·563 [2])	59·563	.	[2]) Eigenthum der Südbahn-Gesellschaft.
	Zusammen .	135·190	.	11·629	.	135·808	.	60·041	195·849	.	
2	**Böhmisch-Mährische Transversalbahn**										
	Wessely-Neuhaus-Iglau	92·328	.	.	.	92·774	.	0·157 [3])	92·931	.	[3]) Im Bahnhofe Iglau gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Obercerekve-Tabor	68·794	.	.	.	69·433	.	.	69·433	.	
	Tabor-Pisek	59·021	.	.	.	59·780	.	.	59·780	.	
	Putim-Ražice	2·727	.	.	.	3·317	.	.	3·317	.	
	Horaždovic-Klattau	57·825	.	.	.	58·233	.	.	58·233	.	
	Janovic-Taus	31·691	.	.	.	31·680	.	.	31·680	.	
	Zusammen .	312 386	.	.	.	315·217	.	0·157	315·374	.	
3	**Braunau-Strasswalchen** . . . . . (Localbetrieb)	36·966	.	.	.	37·544	.	.	37·544	.	
4	**Dalmatiner Bahn**										
	Spalato-Knin . . . . . (Localbetrieb)	102·969	.	.	.	102·043	.	.	102·043	.	
	Perkovic-Slivno-Sebenico . . . (Localbetrieb)	21·683	.	.	.	21·509	.	.	21·509	.	
5	**Dniester-Bahn** Zusammen .	124·652	.	.	.	123·552	.	.	123 552	.	
	Chyrów-Stryj	100·273	.	.	.	100·516	.	0·423 [4])	100·939	.	[4]) In der Station Chyrów gemeinsam mit der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn.
	Drohobycz-Boryslaw	11·430	.	.	.	11·576	.	.	11·576	.	
	Verbindungsgeleise mit der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn in Chyrów	0·811	.	.	.	0 811	.	.	0 811	.	
	Zusammen .	112·514	.	.	.	112·903	.	0·423	113·326	.	
6	**Donau-Uferbahn**†) (Nussdorf-Stadlauer Brücke-Kaiser Ebersdorf) . . . . . (Localbetrieb)	13·509	.	.	.	13·799	.	.	13·799	.	†) Dient nur dem Güterverkehre.
7	**Dux-Bodenbacher Eisenbahn***)										*) Seit 1. Jänner 1892 vom Staate eingelöst.
	Dux-Ladowitz-Bodenbach	51·823	.	.	.	51·800	.	0·031 [5])	51·831	.	[5]) In der Station Bodenbach (0·031 km) gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.
	Verbindungsgeleise nächst Dux	0·347	.	.	.	0·347	.	0·034 [6])	0·381	.	[6]) In der Station Dux gem. mit der A.T.E.
	Verbindungscurve gegen das Aufnahmsgebäude der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bodenbach	0·779	.	.	.	0·813	.	.	0·813	.	
	Schleppbahn zur Elbe	1·514	.	.	.	2·048	.	.	2·048	.	
	Ossegg-Komotau	35·165	.	.	.	35·165	.	0 031 [7])	35·196	.	[7]) In der Station Komotau gemeinsam mit der B.E.B.
	Verbindungscurve nächst Ossegg	0·926	.	.	.	0 984	.	.	0·984	.	
	Zusammen .	90·554	.	.	.	91·157	.	0·096	91·253	.	

8	**Erbersdorf-Würbenthal** . . . . . (Localbahn)	20·533	.	.	.	20·345	.	0·127 [8])	20·472	.
9	**Erzherzog Albrecht-Bahn** *)									
	Lemberg-Stryj	73·448	.	.	.	73·448	.	1·364 [9])	74·812	.
	Stryj-Stanislau	107·504	.	.	.	107·504	.	0·308 [10])	107·812	.
	Zusammen .	180·952	.	.	.	180·952	.	1·672	182·624	.
10	**Galizische Carl Ludwig-Bahn** *)									
	Krakau-Lemberg	342·366	.	342·119	.	341·688	.	0·065 [11])	341·753	.
	Bierzanów-Wieliczka	4·830	.	.	.	4·612	.	.	4·612	.
	Verbindungsgeleise bei Bierzanów	0·514	.	.	.	0·514	.	.	0·514	.
	Podłęże-Niepolomice **)	4·688	.	.	.	4·812	.	.	4·812	.
	Lemberg-Podwołoczyska-Reichsgrenze (Wołoczyska)	192·185	.	1·875	.	192·863	.	4·155 [12])	197·018	.
	Krasne-Brody-Reichsgrenze (Radziwilów) . .	49·234	.	7·913	.	49·553	.	3·143 [13])	52·696	.
	Jaroslau-Sokal . . . . . (Localbahn)	146·271	.	.	.	145·908	.	.	145·908	.
	Dembica-Rozwadów . . . . . (Localbahn)	99·310	.	.	.	99·546	.	.	99·546	.
	Sobów-Nadbrzezie . . . . . (Localbahn)	7·753	.	.	.	7·549	.	.	7·549	.
	Zusammen .	847·181	.	351·907	.	847·075	.	7·363	854·438	.
11	**Galizische Transversalbahn**									
	Oświęćim-Podgórze . . . . . (Localbetrieb)	64·165	.	64·158	.	63·665	.	0·561 [14])	64·226	.
	Sucha-Skawina . . . . . (Localbetrieb)	45·577	.	.	.	46·264	.	.	46·264	.
	Zwardón-Saybusch	37·288	.	.	.	36·858	.	.	36·858	0·430 [15])
	Saybusch-Neu Sandez	146·573	.	.	.	146·804	.	.	146·804	.
	Grybow-Stróże-Neu Zagórz-Osławabrücke . . .	113·750	.	.	.	114·069	.	.	114·069	.
	Flügel Zagórzany-Gorlice . . . (Localbetrieb)	4·180	.	.	.	4·162	.	.	4·162	.
	Verbindungscurve zwischen den Stationen Neu-Zagórz und Zagórz	0·550	.	.	.	0·959	.	0·170 [16])	1·129	.
	Stanislau-Husiatyn . . . . . (Localbetrieb)	144·473	.	.	.	144·083	.	4·031 [17])	148·114	.
	Zusammen .	556·556	.	64·158	.	556·864	.	4·762	561·626	0·430
12	**Jasło-Rzeszów** . . . . . (Localbahn)									
	Jasło-Rzeszów	69·243	.	.	.	70·116	.	.	70·116	.
	Verbindungscurve mit der G.C.L.B. bei Rzeszów .	0·810	.	.	.	1·001	.	.	1·001	.
	Zusammen .	70·053	.	.	.	71·117	.	.	71·117	.
13	**Istrianer Bahn**									
	Divacca-Pola	122·256	.	.	.	121·820	.	0·237 [18])	122·057	.
	Canfanaro-Rovigno . . . . . (Localbetrieb)	21·031	.	.	.	20·851	.	.	20·851	.
	Herpelje-Triest	21·494	.	.	.	21·686	0·999 [19])	.	22·685	.
	Schleppbahn Triest-St.- Andrea-S. Sabba . . .	4·331	.	.	.	3·748	.	.	3·748	.
	Zusammen .	169·112	.	.	.	168·105	0·999	0·237	169·341	.
14	**Kaiserin Elisabeth-Bahn**									
	Wien-Salzburg-Reichsgrenze	319·019	.	213·214	.	313·425	.	.	313·425	5·594 [20])
	Penzing-Hetzendorf	5·626	.	4·814	.	6·513	.	0·027 [21])	6·540	.
	Hetzendorf (Maxing)-Kaiser Ebersdorf	17·671	.	.	.	17·635	.	.	17·635	.
	Verbindungscurve zur Station Centralfriedhof .	.	.	.	.	.	0·768 [22])	.	0·768	.
	St. Veit b/W.-Hütteldorf	1·737	.	.	.	2·278	.	.	2·278	.
	St. Valentin- Budweis	118·472	.	.	.	119·257	.	.	119·257	.
	Linz-Gaisbach-Wartberg	24·435	.	.	.	24·670	.	.	21·670	.
	Wels-Reichsgrenze (Passau)	79·418	.	.	.	79·636	1·602 [23])	.	81·238	.
	Neumarkt-Reichsgrenze (Simbach)	58·853	.	.	.	59·285	1·227 [24])	.	60·512	.
	Lambach-Gmunden (schmalsp.***) (Localbetrieb)	27·498	.	.	.	27·335	.	.	27·335	.
	Salzburg-Bischofshofen	51·800	.	.	.	52·657	.	.	52·657	.
	Selzthal-(Bischofshofen)-Wörgl	237·681	.	.	.	237·943	.	0·269 [25])	238·212	.
	Zusammen .	942·210	.	218·028	.	940·634	3·597	0·296	944·527	5·594
15	**Kaiser Franz Josef-Bahn**									
	Wien-Eger	455·694	.	33·271	.	455·053	.	.	455·053	.
	Schleppbahn Klosterneuburg-Donaulände †) . .	0·914	.	.	.	.	.	.	.	.

[8]) In der Station Erhersdorf gemeinsam mit der M.S.C.B.

[9]) In der Station Lemberg gemeinsam mit der L.C.J.E.

[10]) In der Station Stanislau gemeinsam mit der L.C.J.E.

[11]) In der Station Krakau gemeinsam mit der K.F.N.B.

**) Dient nur dem Güterverkehre.

[12]) Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Woloczyska (öst. Spurweite) gemeinsam mit der R.S.W.B.

[13]) Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Radziwilów (mit öst. Spurweite) gemeinsam mit der R.S.W.B.

[14]) In der Station Oświęćim gemeinsam mit der K.F.N.B.

[15]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Zwardón bis ungar. Grenze im Betriebe der ungar. Verwaltung der priv. Oe.U.St E.G.

[16]) In der Station Zagórz gemeinsam mit der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn.

[17]) Mit der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn gemein. benützte Strecke Stanislau-Chryplin.

[18]) In der Station Divacca gem. mit der S.B.

[19]) Hafengeleise vom Endpunkte der Rivabahn bis zum Anschluss an die Südbahn in Triest, Eigenthum der k. k. Seebehörde.

[20]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Salzburg bis Mitte Saalachbrücke an der Reichsgrenze im Betriebe der kgl. Bayer. Staatsbahnen.

[21]) In der Station Hetzendorf gemeinsam mit der S.B.

[22]) Eigenthum der Eisenbahn Wien-Aspang.

[23]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Passau, Eigenthum der Kgl. B.St.B.

[24]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Simbach, Eigenthum der Kgl. B.St.B.

***) Spurweite 1·106 m.

[25]) In der Station Wörgl gemeinsam mit der S.B.

†) Ausser Betrieb.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	Absdorf-Krems	31·332	.	.	.	31·500	.	.	31·500	.	
	Gmünd-Prag-Hrabovka	186·798	.	3·201	.	187·329	.	.	187·329	.	
	Budweis-Wessely	36·903	.	.	.	37·601	.	.	37·601	.	
	Nusle-Smichow (Prager Verbindungsbahn)	3·417	.	.	.	3·506	.	.	3·506	.	
	Verbindungscurve der Prager Verbindungsbahn	0·398	.	.	.	0·398	.	.	0·398	.	
	Zusammen	715·456	.	36·472	.	715·387	.	.	715·387	.	
16	**Kriegsdorf-Römerstadt** (Localbahn)	13·761	.	.	.	13·474	.	1·085 [1]	14·559	.	[1] In der Station Kriegsdorf gemeinsam mit der M.S.C.B.
17	**Kronprinz Rudolfbahn**										
	St. Valentin-Tarvis	406·047	.	.	.	405·448	.	.	405·448	.	
	Tarvis-Laibach	101·367	.	.	.	102·335	.	0·370 [2]	102·705	.	[2] In der Station Laibach gemeinsam mit der S.B.
	Kasteureith (Klein-Reifling)-Amstetten	43·524	.	.	.	43 819	.	.	43·819	.	
	Hieflau-Eisenerz (Localbetrieb)	14·726	.	.	.	14·480	.	.	14·480	.	
	St. Michael-Leoben	11·099	.	.	.	11·304	0·531 [3]	.	11·835	.	[3] Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Leoben, Eigenthum der S.B.
	Verbindungscurve bei St. Michael *)	0·474	.	.	.	.	.	.	.	.	*) Derzeit nicht benützt.
	Launsdorf-Mösel (Localbetrieb)	24·299	.	.	.	24·472	.	.	24·472	0·209 [4]	[4] Von Mitte Aufnahmsgebäude Mösel bis Eigenthumsgrenze im Betriebe der Mösel-Hüttenberger Bahn.
	Glandorf-Klagenfurt	17·210	.	.	.	17·589	.	0·371 [5]	17·960	.	[5] In der Station Klagenfurt gemeinsam mit der S.B.
	Verbindungsgeleise mit der Südbahn in Villach	0·576	.	.	.	0·725	.	1·050 [6]	1·775	.	[6] In der Station Villach gemeinsam mit der SB.
	Steinach-Schärding	171·754	.	.	.	173·713	.	.	173·713	.	
	Schleppbahn zum Seeufer in Ebensee	0·413	.	.	.	0·413	.	.	0·413	.	
	Schleppbahn zum Sudhause in Ebensee	0·248	.	.	.	0·248	.	.	0·248	.	
	Holzleithen-Thomasroith (Localbetrieb)	5·818	.	.	.	5·818	.	.	5·818	.	
	Zusammen	797·555	.	.	.	800·364	0·531	1·791	802·686	0·209	
18	**Mürzzuschlag-Neuberg** (Localbahn)	11·433	.	.	.	11·269	.	0·153 [7]	11·422	.	[7] In der Station Mürzzuschlag gemeinsam mit der S.B.
19	**Niederösterr. Staatsbahnen**										
	Leobersdorf-St. Pölten	74·783	.	.	.	75·226	.	0·042 [8]	75·268	.	[8] In der Station Leobersdorf gemeinsam mit der S.B.
	Leobersdorf (Wittmannsdorf)-Gutenstein (Localbetrieb)	33·475	.	.	.	33·530	.	.	33·530	.	
	Scheibmühl-Schrambach (Localbetrieb)	8·692	.	.	.	8·595	.	.	8·595	.	
	Pöchlarn-Kienberg-Gaming (Localbetrieb)	37·545	.	.	.	37·495	.	.	37·495	.	
	Zusammen	154·495	.	.	.	154·846	.	0·042	154·888	.	
20	**Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau)**										
	Pilsen-Eisenstein	97·433	0·024	.	.	97·457	.	.	97·457	.	
	Pilsen-Saaz	106·085	.	.	.	106·085	.	0·307 [9]	106·392	.	[9] In der Station Saaz gem. mit der B.E.B.
	Saaz-Dux	42·613	.	.	.	42·613	.	1·467 [10]	44·080	.	[10] In der Station Saaz (0·283 km) und nächst der Station Dux (1·184 km) gemeinsam mit der B.E.B., bezw. mit der A.T.E.
	Schaboglück-Priesen**)	10·457	.	.	.	.	.	.	.	.	**) Betrieb mit 30. Juni 1879 bis auf Weiteres eingestellt.
	Lititz-Nürschan***)	9·917	.	.	.	9·917	.	.	9·917	.	***) Dient nur dem Güterverkehre.
	Zusammen	266·505	0·024	.	.	256·072	.	1·774	257·846	.	
21	**Prag-Duxer Eisenbahn †)**										†) Seit 1. Jänner 1892 vom Staate eingelöst.
	Prag (Smichov)-Obernitz-Brüx-Ossegg-Klostergrab-Eichwald-Moldau	156·701	0·031	.	.	156·907	.	0·870 [11]	157·777	0·304 [12]	[11] In der Station Smichow gemeinsam mit der B.W.B.
	Verbindungsgeleise nächst der Station Brüx	0·680	.	.	.	0·868	.	.	0·868	.	[12] Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Moldau im Betriebe der Kgl. S.St.B.
	Verbindungsgeleise nächst der Station Wiesa	0·625	.	.	.	0·845	.	.	0·845	.	
	Zlonitz-Hospozin (Localbahn)	8·036	.	.	.	7·786	.	.	7·786	.	
	Zusammen	166·042	0·031	.	.	166·406	.	0·870	167·276	0·304	

22	**Rakonitz-Protivin**									
	Protivin-Zditz	102·232	.	.	.	102·330	.	.	102·330	.
	Berann-Rakonitz	43·692	.	.	.	42·665	.	.	42·665	.
	Zusammen	145·924	.	.	.	144·995	.	.	144·995	.
23	**Stryj-Beskid**	79·379	.	.	.	71·731	.	.	71·731	8·388[13])
24	**Tarnów-Leluchow**-ungar. Grenze (Orló)	145·781	.	31·302	.	146·260	5·150[14])	.	151·410	.
25	**Tarvis-Pontafel-Reichsgrenze** (Pontebba)	24·741	.	0·929	.	24·930	.	0·456[15])	25·386	.
26	**Unterdrauburg-Wolfsberg** (Localbahn)	37·958	.	.	.	37·708	.	0·268[16])	37·976	.
27	**Vorarlberger Bahn**									
	Bludenz-Reichsgrenze (Lindau)	62·423	.	.	.	61·805	5·941[17])	.	67·746	.
	Feldkirch-Buchs	16·590	0·922	.	.	18·260	.	0·267[18])	18·527	.
	Lautrach-St. Margarethen	7 744	1·298	.	.	9·288	.	0·306[19])	9·594	.
	Verbindungscurve in Lautrach	0·536	.	.	.	0·536	.	.	0·536	.
	Zusammen	87·293	2·220	.	.	89·889	5·941	0·573	96·403	.
	Summe, k. k. Staatsbahnen	6,258.691	2·275	714·425	.	6,248·403	16·218	82·186	6,346·807	14·925
	b) Privatbahnen.									
	1. Auf Rechnung des Staates.									
28	**Erste ungar.-galiz. Eisenbahn**									
	Przemyśl-Lupkow (ungar. Grenze)	146·034	.	146·034	.	146·034	.	0·983[20])	147·017	.
	Verbindungsgeleise mit d. G.C.L.B. in Przemyśl††	0·297	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen	146·331	.	146·034	.	146·034	.	0·983	147·017	.
29	**Mösel-Hüttenberger Bahn**									
	Mösel-Hüttenberg (Localbetrieb)	4·944	.	.	.	4·772	0·209[21])	.	4·981	.
30	**Ungarische Westbahn**									
	Graz-ungar. Grenze (Jennersdorf)	68·066		.	.	68·066	.	0·311[22])	68·377	.
31	**Zeltweg-Fohnsdorf** (Antonischacht) (Localbetrieb)	8·501	.	.	.	7·924	.	.	7·924	.
	Summe, Privatbahnen auf Rechnung des Staates	227·842	.	146·034	.	226·796	0·209	1·294	228·299	.
	2. Auf Rechnung der Eigenthümer.									
32	**K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn**									
	Lemberg-Czernowitz-Suczawa-Itzkany-Reichsgrenze	356·553	.	.	.	354·428	.	1·087[23])	355·515	0·846[24])
33	**K. k. priv. Mährische Grenzbahn**									
	Sternberg-Grulich-Lichtenau	92 821	.	.	.	92·821	0·402[25])	1·905[26])	95·128	.
	Hohenstadt-Zöptau { Hohenstadt-Blauda	7·502	.	.	.	7·651	.	0·039[27])	7·690	.
	Hohenstadt-Zöptau { Mähr. Schönberg-Zöptau	9·160	.	.	.	9·249	.	.	9·249	.
	Zusammen	109·483	.	.	.	109·721	0·402	1·944	112·067	.
	Localbahnen.									
34	**Asch-Rossbach**	15·020	.	.	.	14·749	.	.	14·749	.
35	**Bukowinaer Localbahnen**									
	Czernowitz-Nowosielitza	31·178	.	.	.	30·792	.	1·728[28])	32·520	.
	Hliboka-Berhometh a/S.	52·917	.	.	.	52·617	.	0·310[29])	52·927	.
	Abzweigung: Karapcziu a/S.-Czudin	18·844	.	.	.	18·710	.	.	18·710	.
	Schleppbahn Berhometh-Mezebrody†††	9·017	.	.	.	9·221	.	.	9·221	.
	Hadikfalva-Radautz	8·130	.	.	.	7·892	.	0·248[30])	8·140	.
	Hatna-Kimpolung	67·529	.	.	.	66·866	.	.	66 866	.
	Schleppbahn Wama-Russ-Moldawitza†††	19·959	.	.	.	20·041	.	.	20·041	.
	Zusammen	207·574	.	.	.	206·139	.	2 286	208·425	.

[13]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Lawoczne bis zur galiz.-ungar. Landesgrenze im Betriebe der U.N.O.B.

[14]) Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Orló. Eigenthum der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

[15]) Mit der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie gemeinsam benützte Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Pontebba.

[16]) In der Station Unterdrauburg gemeinsam mit der S.B.

[17]) Strecke bayerische Grenze-Lindau, Eigenthum der Kgl. B.St.B.

[18]) In der Station Buchs gemeinsam mit den Vereinigten Schweizer Bahnen.

[19]) In der Station St. Margarethen gemeinsam mit den Vereinigten Schweizer Bahnen.

[20]) In der Station Przemyśl gemeinsam mit der G.C.L.B.

††) Betrieb nicht eröffnet.

[21]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Mösel bis Eigenthumsgreuze, Eigenthum der K.R.B.

[22]) Von der Einmündung in der Station Graz der S.B. bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gem. mit der S.B.

[23]) In der Station Lemberg gem. mit d. G.C.L.B.

[24]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Suczawa-Itzkany bis zur Reichsgrenze im Betriebe der rumänischen St.E.B.

[25]) Von Mitte Anfnahmsgebäude Sternberg bis Eigenthumsgrenze, Eigenthum der K.F.N.B.

[26]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Lichtenau gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

[27]) In der Station Hohenstadt gemeinsam mit der St.E.G.

[28]) In den Stationen Zuczka (0·038 km) und von der Einmündung nächst der Station Czernowitz bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst (1·690 km) gemeinsam mit der L.C.J.E.

[29]) In der Station Hliboka gemeinsam mit der L.C.J.E.

†††) Dient in den Sommermonaten auch dem Personenverkehr.

[30]) In der Station Hadikfalva gemeinsam mit der L.C.J.E.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
36	**Dolina-Wygoda**	8·246	.	.	.	8·071	.	0·275 [1]	8·346	.	
37	**Eisenerz-Vordernberg** (Zahnrad- u. Adhäsionsbahn*)	19·498 [2]	.	.	.	19·498	0·455 [3]	.	19·953	.	
38	**Fehring-Fürstenfeld**	20·092	.	.	.	19·858	.	0·268 [4]	20·126	.	
39	**Fürstenfeld-Hartberg**										
	Fürstenfeld-Hartberg	29·695	.	.	.	29·506	0·234 [5]	.	29·740	.	
	Flügel Bierbaum-Neudau	9·007	.	.	.	8·882	.	.	8·882	.	
	Zusammen	38·702	.	.	.	38·388	0·234	.	38·622	.	
40	**Gleisdorf-Weiz**	14·594	.	.	.	14·359	.	0·421 [6]	14·780	.	
41	**Kolomeaer Localbahnen**										
	Kolomea-Peczeniżyn-Sloboda rungurska kopalnia	25·079	.	.	.	25·019	.	0·574 [7]	25·593	.	
	Abzweigung: Nadworniánskie przedmiescie—Szeparowce-Kniażdwór	7·071	.	.	.	7·112	.	.	7·112	.	
	Zusammen	32·150	.	.	.	32·131	.	0·574	32·705	.	
42	**Laibach-Stein**	23·061	.	.	.	23·004	.	0·612 [8]	23·616	.	
43	**Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)**	88·420	.	.	.	88·005	.	1·459 [9]	89·464	.	
44	**Mährische Westbahn**										
	Prossnitz-Triebitz	77·152	.	.	.	76·528	.	0·103 [10]	76·631	.	
	Kosteletz-Čelechowitz	2·665	.	.	.	2·765	.	0·205 [11]	2·970	.	
	Kornitz-Opatowitz	10·856	.	.	.	10·885	.	.	10·885	.	
	Zusammen	90·673	.	.	.	90·178	.	0·308	90·486	.	
45	**Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft**										
	St. Pölten-Tulln	.	.	.	.	45·822	.	0·933 [12]	46·755	.	
	Herzogenburg-Krems	.	.	.	.	20·048	.	0·223 [13]	20·271	.	
	Hadersdorf-Sigmundsherberg	.	.	.	.	43·273	.	0·570 [14]	43·843	.	
	Budweis-Salnau	.	.	.	.	71·286	.	3·447 [15]	74·733	.	
	Nusle-Modřan	.	.	.	.	11·825	.	0·507 [16]	12·332	.	
	Kaschitz-Schönhof-Radonitz	.	.	.	.	15·722	.	0·240 [17]	15·962	.	
	Station Elbogen Neusattel—Stadt Elbogen	.	.	.	.	5·278	.	.	5·278	.	
	Chodau-Neudek	.	.	.	.	13·657	.	.	13·657	.	
	Böhm. Leipa—Niemes	.	.	.	.	17·897	.	.	17·897	.	
	Nordbahnhof Olmütz-Rangirbahnhof-Hodolein	.	.	.	.	0·719	.	.	0·719	.	
	Rangirbahnhof Hodolein-Čelechowitz	.	.	.	.	33·953	.	.	33·953	.	
	Verbindungsgeleise für den Personenverkehr mit der K.F.N.B. in Olmütz	.	.	.	.	0·587	.	.	0·587	.	
	Hannsdorf-Ziegenhals	.	.	.	.	55·868	.	1·272 [18]	57·140	.	
	Zusammen	.	.	.	.	335·935	.	7·192	343·127	.	
46	**Potscherad-Wurzmes**	17·153	.	.	.	17·028	.	0·342 [19]	17·370	.	
47	**Schwarzenau-Waidhofen** a. d. Thaya	7·168	.	.	.	7·008	.	2·579 [20]	9·587	.	
48	**Vöcklabruck-Kammer**	8·540	.	.	.	8·315	.	2·603 [21]	10·918	.	
49	**Wittmannsdorf (Leobersdorf-) Ebenfurth**	15·152	.	.	.	14·630	1·539 [22]	0·440 [23]	16·609	.	
50	**Wels (Haiding-) Aschach**	20·335	.	.	.	20·235	.	7·500 [24]	27·735	.	
	Summe, Privatbahnen auf Rechnung d. Eigenthümer	1,092·414	.	.	.	1,421.680	2·630	29·890	1,454·200	0·846	
	Bahnen in Verw. d. k. k. G.-D. d. Oe. St.-B. im Ganzen	7,578.947	2·275	860·459	.	7,896·879	19·057	113·370	8,029·306	15·771	

[1]) In der Station Dolina gem. mit der E.A.B.
*) Seit 9. Juni 1892 für den öffentlichen Verkehr im Betriebe.
[2]) Von der Banlänge per 19·498 km entfallen 14·623 km anf Zahnetangenstrecken.
[3]) Von Mitte Aufnahmsgebäude bis Eigenthnmsgrenze in Eisenerz (0·266 km), Eigenthnm der k.k.Oe.St.B.; von der Eigenthnmsgrenze in Vordernberg bis Mitte Anfnahmsgebäude daselbst (0.189 km), Eigenthnm der L.V.E.
[4]) In der Station Fehring gemeinsam mit der U.W.B.
[5]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Fürstenfeld bis Eigenthumsgrenze, Eigentbum d. Localbahn Fehring-Fürstenfeld.
[6]) In der Station Gleisdorf gemeinsam mit der U.W.B.
[7]) In der Station Kolomea gemeinsam mit der L.C.J.E.
[8]) In der Station Laibach gemeinsam mit der K.R.B.
[9]) Mit der C.L.B. gem.: Im Babnhofe Lemberg (0·787 km), in der Station Rawa ruska (0·672 km).
[10]) In der Station Proesnitz gemeinsam mit der K.F.N.B.
[11]) In der Station Čelechowitz gemeinsam mit der Oe.L.E.G.
[12]) In den Stationen Tulln (0·334 km) nnd St. Pölten (0·599 km) gemeinsam mit der K.F.J.B., bezw. K.E.B., Eigentbnm der Oe.L.E.G.
[13]) In der Station Krems gemeinsam mit der K.F.J.B.
[14]) In den Stationen Sigmundsherberg (0·362 km) nnd Hadorsdorf (0·208 km) gemeinsam mit der K.F.J.B.
[15]) Von Mitte Anfnahmsgebäude Budweis bis zur Abzweignng (Eigonthumsgrenze) gemeinsam mit der k. k. Staatsbabnlinie Linz-Bndweis.
[16]) In der Station Nnsle gem. mit der K.F.J.B.
[17]) In der Station Kaschitz gemeinsam mit der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau).
[18]) In den Stationen Hannsdorf (0·385 km) nnd Ziegenbals (0·887 km) gemeinsam mit der M.G.B., bezw. der Oberschl. Eisenbabn.
[19]) In der Station Potscberad gemeinsam mit der E.P.P.
[20]) Von Mitte Aufnahmsgebände Schwarzenau-Zwettl bis znr Abzweigung (Eigenthnmsgrenze) gemeinsam mit der K.F.J.B.
[21]) Von Mitte Anfnahmsgebände Vöcklabrnck bis znr Abzweigungsstelle (Eigenthumegrenze) mitbenützt mit der K.E.B.
[22]) Strecke Ebenfurth-Ung. Grenze (Neufeld), Eigenthnm der W.P.Wr.N.B., im Betriebe der R.Oe.E.E. auf Rechnnng der Localbabn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth.
[23]) In der Station Solenan gemeinsam mit der E.W.A.
[24]) Von Mitte Aufnahmsgebände Wels bis Eigenthumsgrenze nächst der Station Haiding gemeinsam mit der K.E.B.

	II. K. k. Staatsbahnen im fremden Staatsbetriebe.									
51	**Bodenbach-Niedergrund-Reichsgrenze***)	11·945	.	11·945	.	11·005	.	0·289[25])	11·294	.
52	**Kufstein-Reichsgrenze****)	2·149	.	.	.	2·149	.	0·190[26])	2·339	.
	Summe, k. k. Staatsbahnen im fremden Staatsbetriebe	14·094	.	11·945	.	13·154	.	0·479	13·633	.
	III. Fremde Staatsbahnen auf österr. Gebiete.									
53	**Staatsbahnen des Occupationsgebietes**									
	Theilstrecke Metković-Landesgrenze der Bahn von Mostar nach Metković***)	1·330	.	.	.	0·882	.	.	0·882	.
54	**Kgl. Bayerische Staatsbahnen**									
	Eger-Asch-Reichsgrenze (Selb)	29·582	.	.	.	29·582	.	.	29·582	.
	Eger-Reichsgrenze (Waldsassen)	6·839	.	.	.	6·839	.	.	6·839	.
	Eger-Reichsgrenze (Schirnding)	10·163	.	.	.	10·810	.	.	10·810	.
	Zusammen	46·584	.	.	.	47·231	.	.	47·231[27])	.
55	**Kgl. Preussische Staatsbahnen**									
	Jägerndorf-Reichsgrenze (Leobschütz)	.	.	.	.	.	3·346[28])	.	3·346	.
	Dzieditz-Reichsgrenze (Pless)	2·277	.	.	.	2·227	.	0·316[29])	2·593	.
	Oświęćim-Reichsgrenze (Neu-Berun)	2·411	.	.	.	2·411	.	0·571[30])	2·982	.
	Zusammen	4·688	.	.	.	4·688	3·346	0·887	8·921[31])	.
56	**Kgl. Sächsische Staatsbahnen**									
	Reichenberg-Grottau-Reichsgrenze (Zittau)	21·771	.	.	.	21·248	.	0·390[32])	21·638	.
	Eger-Voitersreuth-Reichsgrenze (Brambach)	21·040	.	6·015	.	19·564	.	0·565[33])	20·129	.
	Warnsdorf-Reichsgrenze (Seifhennersdorf)	4·018	.	.	.	4·018	.	.	4·018	.
	Zusammen	46·829	.	6·015	.	44·830	.	0·955	45·785[34])	.
	IV. Privatbahnen (unter Ausschluss der ad Ib angeführten).									
57	**K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn**									
	Aussig-Komotau	64·971	.	64·971	.	64·290	.	0·261[35])	64·551	.
	Aussig-Aussig Landungsplatz†)	4·793	.	.	.	5·262	.	.	5·262	.
	Türmitz-Bilin (Localbetrieb)	26·136	.	.	.	26·082	.	.	26·082	.
	Dux-Schwaz (Localbetrieb)	4·965	.	.	.	5·208	.	.	5·208	.
	Zusammen	100·865	.	64·971	.	100·842	.	0·261	101·103	.
58	**K. k. priv. Böhmische Nordbahn**									
	Prag-Turnau	104·325	.	.	.	103·835	.	.	103·835	.
	Kralup-Neratovic	16·966	.	.	.	16·967	.	.	16·967	.
	Bakov-Georgswalde	97·580	0·493	.	.	98·193	.	.	98·193	.
	Rumburg-Nixdorf (Localbetrieb)	20.470	.	.	.	20·592	.	.	20·592	.
	Kreibitz-Neudörfl-Warnsdorf	11·458	.	.	.	11·315	.	.	11·315	.
	Bodenbach-Tannenberg	40·143	.	.	.	38·826	.	.	38·826	.
	Bensen—Böhm.-Leipa	20·218	.	.	.	20·647	.	.	20·647	.
	Schleppbahn zur Elbe in Tetschen†)	0·818	.	.	.	0·730	.	.	0·730	.
	Zusammen	311·978	0·493	.	.	311·105	.	.	311·105	.
	Localbahnen.									
	Böhm.-Kamnitz – Steinschönau	4·471	.	.	.	4·451	.	.	4·451	.
	Röhrsdorf-Zwickau	4·795	.	.	.	4·538	.	.	4·538	.
	Zusammen	9·266	.	.	.	8·989	.	.	8·989	.
	Im Ganzen	321·244	0·493	.	.	320·094	.	.	320·094	.
59	**K. k. priv. Böhmische Westbahn**									
	Prag-Reichsgrenze (Furth)	184·071	.	.	.	183·681	6·721[36])	.	190·402	.
	Chrast-Radnitz	9·913	.	.	.	9·840	.	.	9·840	.
	Zusammen	193·984	.	.	.	193·521	6·721	.	200·242	.

*) Im Betriebe der Kgl.S.St.B.

[25]) In der Station Bodenbach gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.

**) Im Betriebe der Kgl.B.St.B.

[26]) In der Station Kufstein gem. mit der S.B.

***) Spurweite 0·760 m.

[27]) Ausserdem sind im Betriebe der Kgl.B. St.B. die Strecken von Mitte Aufnahmsgebäude Salzburg bis Mitte Saalachbrücke (5·594 km) der K.E.B., und die Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Kufstein bis zur Reichsgrenze (2·339 km).

[28]) Strecke Jägerndorf-Reichsgrenze, Eigenthum der M.S.C.B.

[29]) Nächst der Station Dzieditz gemeinsam mit der K.F.N.B.

[30]) Nächst der Station Oświęćim gemeinsam mit der K.F.N.B.

[31]) Ausserdem stehen im Betriebe der Kgl.P. St.B. die Strecken von Mitte Aufnahmsgebäude Halbstadt bis zur Reichsgrenze (1·940 km) der priv.Oe.U.St.E.G. und von Mitte Aufnahmsgebäude Oderberg bis zur Reichsgrenze (3·742 km) der priv. K.F.N.B.

[32]) In der Station Reichenberg gemeinsam mit der S.N.D.V.B.

[33]) In der Station Eger gemeinsam mit den Kgl.B.St.B.

[34]) Ansserdem sind im Betriebe der Kgl. S.St.B. die Strecken: Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Moldau (0·304 km) der P.D.E. und Mitte Aufnahmsgebäude Weipert bis zur Reichsgrenze (0·583 km) der B.E.B., dann Aufnahmsgebäude Mitte Bodenbach bis zur Reichsgrenze (11·294 km).

[35]) Mit der priv.Oe.U.St.E.G. nächst ihrer Station Aussig gemeinsam benütztes Anschlussgeleise.

†) Dient nur dem Güterverkehre.

[36]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Furth, Eigenthum der Kgl.B.St.B.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
60	**A. priv. Buschtéhrader Eisenbahn**										
	Prag (Bubna)-Komotau-Eger	237·820	.	24·782	.	237·273	.	1·817 [1])	239·090	.	[1]) Mit der priv.Oe.U.St.E.G. gemeinsam für den Personenverkehr.
	Prag (Smichow)-Hostivic . . . (Localbetrieb)	19·335	.	.	.	19·518	.	.	19·518	.	
	Wejhybka (Kladno)-Kralup	24·930	.	.	.	25·092	.	.	25·092	.	
	Duby—Alt-Kladno . . . . . (Localbetrieb)	2·691	.	.	.	2·537	.	.	2·537	.	
	Lužna Lišan-Rakonitz . . . . . (Localbetrieb)	9·394	.	.	.	9·186	.	.	9·186	.	
	Priesen-Kaaden (Brunnersdorf) . (Localbetrieb)	10·249	.	.	.	10·771	.	.	10·771	.	[2]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Anfnahmsgebände in Reitzenbain, Eigenthum der Kgl.S.St.B.
	Komotau-Krima-Reichsgrenze (Reitzenhain) . .	35·372	0·870	.	.	36·298	0·967 [2])	.	37·265	.	
	Krima-Weipert-Reichsgrenze . . (Localbetrieb)	35·144	.	.	.	34·807	.	.	34·807	0·583 [3])	[3]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebände Weipert bis zur Reichegrenze im Betriebe der Kgl.S.St.B.
	Falkenau (Reichsgrenze)-Klingenthal (Localbet.)	26·888	0·742	.	.	27·766	0·215 [4])	.	27·981	.	[4]) Strecke von der Reichsgrenze bis zum Beginn des Bahnhofes Klingenthal, Eigenthum der Kgl.S.St.B.
	Tirschnitz-Franzensbad	4·129	.	.	.	4·122	.	.	4·122	.	
	Localbahn Krupa-Kolleschowitz	12·308	.	.	.	12·017	.	.	12·017	.	
	Zusammen .	418·260	1·612	24·782	.	419·387	1·182	1·817	422·386	0·583	
61	**K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft*)**										*) Im Betriebe der S.B.G.
	Graz-Köflach	40·113	.	.	.	39·809	.	0·157 [5])	39·966	.	[5]) In der Station Graz der S.B. gemeinsam mit derselben.
	Lieboch-Wies . . . . . (Localbetrieb)	50·847	.	.	.	50·690	.	.	50·690	.	
	Zusammen .	90·960	.	.	.	90·499	.	0·157	90·656	.	
62	**K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn**										
	I. Besitz-Gruppe.										
	Wien-Krakau	411·841	0·577	387·727	0·577	412·281	.	.	412·282	.	
	Verbindung des Wiener Nordbahnhofes mit der Donau-Uferbahn**)	1·298	.	.	.	2·585	.	.	2·585	.	**) Dient nur dem Güterverkehre.
	Floridsdorf-Jedlesee †)	1·596	.	.	.	1·742	.	0·212 [6])	1·954	.	†) Dient nur dem Güterverkehre.
	Verbindungscurve bei Süssenbrunn††)	0·997	.	.	.	0·510	.	.	0·510	.	[6]) In der Station Jedleeee gemeineam mit der Oe.N.W.B.
	Gänserndorf-Marchegg	17·559	.	.	.	18·177	.	.	18·177	.	††) Dient nur dem Viehverkehre.
	Lundenburg-Zellerndorf . . . . (Localbetrieb)	83·402	.	.	.	83·619	.	.	83·619	.	
	Neusiedl-Grussbach . . . . . (Localbetrieb)	8·351	.	.	.	8·547	.	0·276 [7])	8 823	.	[7]) In der Station Grussbach-Schönan gem. mit der priv.Oe.U.St.E.G.
	Verbindungsgeleise der Station in Laa†††	1·855	.	.	.	.	.	.	.	.	†††) Oberban gegen Revere abgetragen.
	Lundenburg-Brünn	59·519	.	.	.	60·363	.	0 040 [8])	60·403	.	[8]) Von der Eigenthumsgrenze bie Mitte dee gemeinscbaftlichen Anfnahmsgebändes in Brünn gem. mit der priv.Oe.U.St.E.G.
	Prerau-Olmütz	22·655	.	.	.	22·385	.	.	22·385	.	
	Scbönbrunn-Troppau	28·192	.	.	.	28·301	.	.	28·301	.	
	Oderberg-Reichsgrenze (Annaberg*)	3·264	.	.	.	3·742	.	.	3·742	.	*) Den Fahrdienst besorgen die Kgl.P.St.B.
	Dzieditz-Saybusch	30·877	.	.	.	31·586	.	0·320 [9])	31·906	.	[9]) In der Station Saybnsch-Zablocie gem. mit der Galiz. Transvereal-Bahn.
	Trzebinia-Reicbsgrenze (Myslowitz)	26·019	0·044	.	.	26·652	.	.	26·652	.	
	Szczakowa-Reichsgrenze (Granica)	1·621	.	.	.	1·867	.	.	1·867	.	
	Krakau-Podgórze-Boniarka . . (Localbetrieb)	6·955	.	.	.	7·620	.	.	7·620	.	
	Verbindungscurve bei Krakau . (Localbetrieb)	0·466	.	.	.	0·466	.	.	0·466	.	
	Verbindungscurve bei Podgórze-Płaszów**) . .	0 469	.	.	.	.	.	.	.	.	**) Betrieb nicht eröffnet.
	Brünn-Olmütz	100·531	.	.	.	101·448	.	0·040 [10])	101·488	.	[10]) In der Station Brünn gemeinsam mit der priv.Oe.U.St.E.G.
	Olmütz-Sternberg	14·397	.	.	.	14·376	.	.	14·376	.	
	Nezamislitz-Prerau	26·888	.	.	.	27·939	.	.	27·939	.	
	Kojetein-Bielitz	168·537	.	.	.	168·772	.	10·513 [11])	179·285	.	[11]) Péage-Strecke Friedland-Friedek-Mistek; Eigenthum der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
	Verbindungscurve bei Bielitz	1·230	.	.	.	1·230	.	.	1 230	.	
	Zusammen .	1,018·519	0·621	387·727	0·577	1,024·208	.	11·401	1,035·609	.	

	II. Besitz-Gruppe.										
	Localbahnen.										
	Drösing-Zistersdorf	11·305	.	.	.	11·423	.	.	11·423	.	[12]) Von der Landesgrenze bis Mitte Anfnahmsgebäude Holics, Eigenthum der Holice-Gödinger Localbahn-Actien-Gesellschaft.
	Göding—K. k. Aerarial-Tabak-Fabrik	1·408	.	.	.	1·868	.	.	1·868	.	
	Göding (k. k. Tabakfabr.)—ung. Grenze (Holics)	0·814	.	.	.	0·814	3·450[12])	.	4·264	.	
	Rohatetz-Strassnitz	4·721	.	.	.	5·078	0·342[13])	6·567[14])	11·987	.	[13]) Von der Eigenthnmsgrenze bis Mitte Anfnnhmegebäude Sudoměřitz-Petran, Eigenthnm der Oe.U.St.E.G.
	Kremsier-Zborowitz	16·520	.	.	.	16·651	.	.	16·651	.	
	Mähr.-Weisskirchen—Krasna	24·770	.	.	.	24·652	.	.	24·652	.	[14]) Péagestrecke Sndoměřitz-Petran-Strassnitz, Eigenthnm der Oe.U.St.E.G.
	Wall.-Meseritsch—Wsetin	18·154	.	.	.	18·122	.	.	18·122	.	
	Krasna-Rožnau	13·183	.	.	.	13·053	.	.	13·053	.	
	Zauchtl—Bautsch	38·831	.	.	.	39·011	.	.	39·011	.	
	Zauchtl—Fulnek	9·498	.	.	.	9·610	.	.	9·610	.	
	Hotzendorf-Neutitschein	10·073	.	.	.	10·184	.	.	10·184	.	
	Gelleschau-Ustroń	5·396	.	.	.	5·380	.	.	5·380	.	
	Stauding-Wagstadt	7·959	.	.	.	7·419	.	.	7·419	.	
	Troppau-Bennisch	29·660	.	.	.	30·144	.	.	30·144	.	
	Bielitz-Kalwarya	57·269	.	.	.	57·520	.	0·929[15])	58·449	.	[15]) Von der Eigenthumsgrenze bie Mitte Anfnabmegebäude Kalwarya, gemeineam mit den k.k.St.B.
	Verbindungscurve bei Kalwarya	0·240	.	.	.	0·240	.	0·095[16])	0·335	.	
	Zusammen	249·801	.	.	.	251·169	3·792	7·591	262·552	.	[16]) Von der Eigentbnmsgrenze bie zum Anscblnss an die Linie Suchn-Skawina, gemeinsam mit den k.k.St.B.
	K.F.N.B. im Ganzen	1268·320	0·621	387·727	0·577	1,275·377	3·792	18·992	1,298·161	[17]) .	[17]) Ansserdem sind im Betriebe der K.F.N.B. die Ostrau-Friedlander Eisenb. (32·685 km) und die Theilstrecke der Wr.V.B. vom Nordbahnhofe bis zur Hetzgasse mit Flügel Praterstern-Lastenbahnhof (1·278 km).
63	**K. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn**										
	Oderberg.-ungar. Grenze (Czacza)	63·496	.	.	.	63·496	.	0·322[18])	63·818	.	
64	**K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn** *)										*) Im Betriebe der S.B.
	Leoben-Vordernberg (Localbetrieb)	15·200	.	.	.	14·925	.	0·531[19])	15·456	.	[18]) Vom Anschluespunkte nächst der Station Oderberg bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gem. mit der K.F.N.B.
65	**Mährisch-schlesische Centralbahn**										
	Olmütz-Jägerndorf-Reichsgrenze (Leobschütz)	90·268	.	.	.	86·934	.	0·314[20])	87·248	3·346[21])	[19]) Von der Eigentbumsgrenze nächst der Station Leoben bie Mitte Anfnnhmsgebäude daselbst gemeineam mit der S.B.
	Jägerndorf-Troppau	27·753	.	.	.	28·343	.	0·728[22])	29·071	.	[20]) In der Station Olmütz gem. mit d. K.F.N.B.
	Jägerndorf-Hennersdorf-Reichsgrenze (Ziegenhals) (Localbetrieb)	25·678	.	.	.	26·361	10·334[23])	0·899[24])	37·594	.	[21]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Jägerndorf bis znr Reichsgrenze im Betriebe der Kgl. P.St.B.
	Zusammen	143·699	.	.	.	141·638	10·334	1·941	153·913	3·346	[22]) In der Station Troppnn gemeinsnm mit der K.F.N.B.
66	**K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn**										
	Wien-Nimburg-Jungbunzlau	352·914	.	.	.	352·634	.	.	352·634	.	[23]) Strecke von der Reichsgrenze bis znr Einmündung in die Station Ziegenhals, Eigenthum der Kgl.P.St.B.
	Schleppbahn Korneuburg-Donaulände **)	1·550	.	.	.	1·639	.	.	1·639	.	
	Verbindung mit der Donauuferbahn bei Wien **)	1·164	.	.	.	1·164	.	.	1·164	.	[24]) In der Station Ziegenhals gemeinsam mit den Kgl.P.St.B.
	Zellerndorf-Sigmundsherberg Horn (Localbetr.)	19·711	.	.	.	19·863	.	.	19·863	.	
	Deutschbrod-Rossitz	92·296	.	.	.	91·693	.	.	91·693	.	**) Dient nnr dem Güterverkehre.
	Gr.-Wossek—Alt-Paka—Parschnitz	128·960	.	.	.	128·972	.	.	128·972	.	
	Wostroměř-Jičin (Localbetrieb)	17·462	.	.	.	17·492	.	.	17·492	.	
	Pelsdorf-Hohenelbe (Localbetrieb)	4·400	.	.	.	4·479	.	.	4·479	.	
	Trautenau-Freiheit (Localbetrieb)	9·862	.	.	.	10·030	.	.	10·030	.	
	Nimburg-Tetschen-Mittelgrund	136·796	.	.	.	136·648	.	.	136·648	.	
	Tetschen-Laube **)	2·564	.	.	.	2·490	.	.	2·490	.	
	Lissa-Prag	34 075	.	.	.	34·349	.	.	34·349	.	
	Schreckenstein-Aussig	1·467	.	.	.	1·561	.	.	1·561	.	
	Chlumetz-Reichsgrenze (Mittelwalde)	113·014	.	.	.	113·243	6·121[25])	.	119·364	.	[25]) Strecke von der Reichsgrenze bie Mitte Aufnahmsgebäude in Mittelwalde, Eigenthum der Kgl.P.St.B.
	Geiersberg-Wildenschwert	14·065	.	.	.	13·627	.	.	13·627	.	
	Zusammen	930·300	.	.	.	929·884	6·121	.	936·005	[26]) .	[26]) Ansserdem sind im Betriebe der Oe.N.W.B. die Kuttenberger Localbahn (2·875 km).
67	**Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**										die Linien der Oe.L.E.G.:
	I. Altes Netz.										Časlan-Zawratetz-Třemošnitz (17·080 km)
	Brünn-Prag	254·211	.	254·211	.	254·171	.	.	254·171	.	Skowic-Vrdy-Bnčic . . . . . (2·969 km)
	Prag-Bodenbach	129·544	.	72·258	.	129·736	.	.	129·736	.	Časlan-Močowitz . . . . . (4·187 km)
	Verbindungscurve in Prag	0·630	.	0·630	.	0·630	.	.	0·630	.	und die Localbahn Gross-Priesen Wernstadt—Auscha . . . . . (24·648 km)
	Böhm.-Trübau—Olmütz	85·716	.	.	.	86·178	.	0·660[27])	86·838	.	
	Marchegg-ungar. Grenze	3·075	.	3·075	.	2·304	.	.	2·304	.	[27]) In der Station Olmütz gemeinsnm mit der K.F.N.B.
	Zusammen	473·176	.	330·174	.	473·019	.	0·660	473·679	.	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	II. Ergänzungs-Netz.										
	Wien-Strelitz	142·414	.	10·985	.	142·641	.	.	142·641	.	
	Schlachthausbahn in Wien †)	2·791	.	2·791	.	2·526	.	.	2·526	.	†) Dient für den Viehverkehr.
	Flügel zu den Szallasen †)	0·670	.	.	.	0·526	.	.	0·526	.	
	Verbindung mit der Donau-Uferbahn ††)	1·118	.	.	.	0·865	.	.	0·865	.	††) Dient nur dem Güterverkehre.
	Stadlau-Marchegg	34·475	.	34·475	.	35·606	.	.	35·606	.	
	Verbindung mit Süssenbrunn (K.F.N.B.) *)	6·189	.	.	.	6·147	.	.	6·147	.	*) Dient für den Viehverkehr.
	Grussbach-Znaim	25·214	.	.	.	25·604	.	.	25·604	.	
	Verbindungsbahn in Brünn	0·992	.	0·992	.	1·019	.	.	1·019	.	
	Zusammen .	213·863	.	49·243	.	214·934	.	.	214·934	.	
	III. K. k. priv. Brünn-Rossitzer Bahn.										
	Strelitz-Brünn	12·442	.	12·442	.	12·116	.	.	12·116	.	
	Strelitz-Segen Gottes	10·650	.	.	.	10·547	.	.	10·547	.	
	Segen Gottes-Oslavan **)	5·591	.	.	.	5·442	.	.	5·442	.	**) Nur für Kohlonverkehr.
	Schleppbahnen zu den Kohlenschächten **)	1·403	.	.	.	0·946	.	.	0·946	.	
	Zusammen .	30·086	.	12·442	.	29·051	.	.	29·051	.	
	IV. Ungarantirte Linien.										
	Wien-ungar. Grenze (Bruck a/L.)	39·092	.	.	.	40·712	.	0·458 [1])	41·170	.	[1]) Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in der Station Bruck a/L. gemeinsam mit den K.U.St.B.
	Chotzen-Halbstadt-Reichsgrenze (Friedland)	92·273	.	.	.	90·836	.	.	90·836	1·940 [2])	[2]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude in der Station Halbstadt bis zur Reichsgrenze (g. Friedland), im Betriebe der Kgl.P.St.B.
	Wenzelsberg-Starkotsch	2·250	.	.	.	2·369	.	0·297 [3])	2·666	.	[3]) In der Station Starkotsch gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
	Halbstadt-Ottendorf (Localbetrieb)	13·636	.	.	.	13·477	.	.	13·477	.	
	Verbindungscurve in Halbstadt	0·516	.	.	.	0·516	.	.	0·516	.	
	Zusammen .	147·767	.	.	.	147·910	.	0·755	148·665	1·940	
	V. Localbahnen.										
	Bruck a/L.-Hainburg	21·650	.	.	.	21·206	.	.	21·206	.	
	Schwechat-Mannersdorf	28·738	.	.	.	28·530	.	0·252 [4])	28·782	.	[4]) Von der Einmündung nächst der Station Kl.-Schwechat bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gem. mit der K.E.B.
	Verbindungsgeleise der Linien Wien-Bruck und Schwechat-Mannersdorf in Götzendorf	0·413	.	.	.	0·413	.	.	0·413	.	
	Flügel in die Freudenau	1·318	.	.	.	1·160	.	.	1·160	.	
	Enzersdorf bei Staatz—Poisdorf	9·392	.	.	.	9·198	.	.	9·198	.	
	Segen Gottes-Okříško	51·139	.	.	.	51·299	.	.	51·299	.	
	Studenetz—Gr.-Meseritsch	22·273	.	.	.	22·260	.	.	22·260	.	
	Brünn-Tischnowitz	28·347	.	.	.	28·223	.	.	28·223	.	
	Zwittawa-Uferbahn ***)	1·127	.	.	.	1·127	.	.	1·127	.	***) Dient nur dem Güterverkehre.
	Schwarzbach-Littau	2·579	.	.	.	2·531	.	.	2·531	.	
	Rudelsdorf-Landskron	3·761	.	.	.	3·486	.	.	3·486	.	
	Ottendorf-Reichsgrenze-Mittelsteine	2·712	.	.	.	3·058	7·628 [5])	.	10·713	.	[5]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Anfnahmsgebäude Mittelsteine Eigenthum der kgl. Prenss. St.B.
	Čelakowitz-Brandeis a/E.	8·093	.	.	.	7·896	.	.	7·896	.	
	Čelakowitz-Mochow †)	3·981	.	.	.	4·031	.	.	4·031	.	†) Dient nur dem Güterverkehre.
	Chotzen-Leitomischl	22·018	.	.	.	21·778	.	.	21·778	.	
	Přelouč-Prachowitz	18·803	.	.	.	18·701	.	.	18·701	.	
	Tasowitz-Kalkpodol	2·387	.	.	.	2·299	.	.	2·299	.	
	Peček—Zasmuk—Gr.-Bečvar	23·970	.	.	.	23·601	.	.	23·601	.	
	Bošic-Kaufim	3·010	.	.	.	2·738	.	.	2·738	.	
	Bošic-Svojšic (Karlsthal)	1·974	.	.	.	1·911	.	.	1·911	.	
	Poříčan-Sadska-Nimburg	13·986	.	.	.	13·669	.	.	13·669	.	
	Verbindungslinie Nimburg-Velelib	2·846	.	.	.	.	.	.	.	2·846 [6])	[6]) Im Betriebe der Böhm. Commercialbahnen.

	Kralup-Welwarn	9·803	.	.	.	9·744	.	.	9·744	.	
	Minkowitz-Swolenowes	7·893	.	.	.	7·593	.	.	7·593	.	
	Jenšovic-Lužec	3·214	.	.	.	3·173	.	.	3·173	.	
	Lobositz-Libochowitz	13·784	.	.	.	13·826	.	.	13·826	.	
	Zusammen	309·211	.	.	.	303·478	7·628	0·252	311·358	2·846	
	Theilstrecken der Mähr. Transversalbahn.										
	Brünn-Vlarapass (Landesgrenze)	162·742	.	.	.	163·053	.	.	163·053	.	
	Verbindungsgeleise bei Brünn	1·999	.	.	.	1·258	.	.	1·258	.	
	Verbindung mit der K.F.N.B. bei Holubitz	2·380	.	.	.	2·016	.	.	2·016	.	
	Verbindung mit der K F.N.B. in Bisenz-Pisek	1·483	.	.	.	1·449	.	.	1·449	.	
	Wessely a./M.-Strassnitz (Landesgrenze)	14·451	.	.	.	14·421	.	.	14·421	.	
	Kunowitz—Ungar.-Hradisch	4·726	.	.	.	4·854	.	.	4·854	.	
	Verbindungscurve bei Kunowitz	0·535	.	.	.	0·535	.	.	0·535	.	
	Verbindung mit der K.F.N B. in Ungar.-Hradisch	0·992	.	.	.	0 679	.	.	0·679	.	
	Zusammen	189·308	.	.	.	188·265	.	.	188·265	.	
	Oe.U.St.E.G. im Ganzen	1.363·411	.	391·859	.	1.356·657	7·628	1·667	1.365·952	[7]) 4·786	
68	**K. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn †)**										
	Mähr.-Ostrau—Friedland	32·999	.	.	.	32·520	.	0·165 [8])	32·685	.	
69	**K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft**										
	Wien-Triest	577·192	.	577·192	.	577·192	.	.	577·192	.	
	Mödling-Laxenburg	4·662	.	.	.	4·930	.	.	4·930	.	
	Wr.-Neustadt—ungar. Grenze (Oedenburg)	4·412	.	.	.	5·049	.	.	5·049	.	
	Bruck-Leoben	17·029	.	.	.	16·541	.	.	16·541	.	
	Marburg-Franzensfeste	373·763	.	2·585	.	373·763	.	.	373·763	.	
	Verbindungsgeleise in Marburg	0·634	.	0·634	.	.	.	.	.	.	
	Pragerhof-Polstrau-ungar. Grenze	51·853	.	.	.	51·695	.	.	51·695	.	
	Verbindungsgeleise bei Pragerhof	0 588	.	0·545	.	.	.	.	.	.	
	Steinbrück-Rann-ungar. Grenze (Sissek)	50·804	.	.	.	50·804	.	.	50 804	.	
	St. Peter-ungar. Grenze (Fiume)	52·055	.	.	.	52·138	.	.	52·138	.	
	Nabresina-Cormons-Reichsgrenze	49·688	.	13·656	.	47·475	.	.	47·475	2·213 [9])	
	Verbindungsgeleise nächst Nabresina	0·683	.	0·683	.	0·683	.	.	0·683	.	
	Kufstein-Ala-Reichsgrenze	305·716	.	103·668	.	294·711	.	.	294·711	10·815[10])	
	Zusammen	1.489·079	.	698·963	.	1.474·981	.	.	1.474·981	13·028	
	Localbahnen.										
	Liesing-Kaltenleutgeben	6·680	.	.	.	6·737	.	.	6·737	.	
	Spielfeld-Radkersburg	30·927	.	.	.	30·731	.	.	30·731	.	
	Zusammen	37·607	.	.	.	37·468	.	.	37·468	.	
	S.B.G. im Ganzen	1.526·686	.	698·963	.	1.512·449	.	.	1,512·449	[11]) 13·028	
	Elekt. Bahn Mödling-Hinterbrühl (schmalspur.††)	4·476	.	.	.	4·431	.	.	4·431	.	
70	**K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn**										
	Pardubitz-Reichenberg-Reichsgrenze (Seidenberg)	199·869	.	.	.	199·869	2·066[12])	0·237[13])	202·172	.	
	Josefstadt-Reichsgrenze (Liebau)	62·151	.	.	.	62·552	2·628[14])	.	65·180	.	
	Eisenbrod-Tannwald (Localbetrieb)	17·515	.	.	.	17·721	.	.	17·721	.	
	Zusammen	279·535	.	.	.	280·142	4·694	0·237	285·073	[15]) .	
71	**K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang**										
	Wien—Felixdorf—Wr. Neustadt—Aspang	75·916	.	5·430	.	75·567	.	9·590[16])	85·157	.	
	Centralfriedhof—Klein-Schwechat (Localbetrieb)	3·230	.	.	.	3·406	.	0·672[17])	4·078	.	
	Verbindungscurve zur Donaulände-Bahn gegen Oberlaa	0·768	.	.	.	.	.	.	.	0·768[18])	
	Zusammen	79·914	.	5·430	.	78·973	.	10·262	89·235	0·768	
72	**K. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn †††)**										
	Meidling—Pottendorf—Wr. Neustadt	50·684	.	0·577	.	50·684	.	0·338[19])	51·022	.	
	Pottendorf-Grammat-Neusiedl (Localbetrieb)	13·866	.	.	.	13·517	.	.	13·517	.	
	Ebenfurth-ungar. Grenze (Neufeld)	1·308	0·954	.	.	.	.	.	.	2·112[20])	

[7]) Ausserdem sind im Betriebe der Oe.U.St.E.G. die Localbahn Swolenowes-Smečna (9·957 km) und die Strecke der galiz. Transversalbahn von Mitte Aufnahmsgebäude in Zwardón bis znr nng. Grenze (0·430 km).

†) Im Betriebe der K.F.N.B.

[8]) In der Station Mähr.-Ostrau gemeinsam mit der K.F.N.B.

[9]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Cormons bis zur Reichsgrenze im Betriebe der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie.

[10]) Strecke von Mitte Anfnahmsgebäude Ala bis zur Reichsgrenze im Betriebe der italien. Adria-Eisenbahn-Comp.

[11]) Ausserdem sind im Betriebe der S.B. die Graz-Köflacher Eisenbahn . . (90·656 km), die Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . (15·456 km), die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . (64·539 km), die Tbeilstrecke der Wr. Verbindungsbhn. Matzleinsdorf-Hetzgasse und Flügel zum Hauptzollamte . . . . . (5·832 km), die Localbahn Cilli-Wöllan sammt Flügel Hundsdorf-Skalis . . . . . (39·101 km), die Localbahn Pöltschach-Gonobitz . . . . . (14·767 km), die Localbahn Preding-Wieselsdorf-Stainz . . . . . (11·319 km) und die Localbahn Radkersbnrg-Luttenberg . . . . . (25·450 km)

††) Spurweite 1·000 m.

[12]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Anfnahmsgebäude Seidenberg, Eigenthum der Kgl. P.St.B.

[13]) Von der Abzweignng nächst der Station Pardubitz bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.

[14]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Liebau, Eigenthum der Kgl.P.St.B.

[15]) Ausserdem sind im Betriebe der S.N.D.V.B. die Linie Königshan-Schatzlar der Oe.L.E.G. (5·431 km) und die Localbahn Reichenberg-Gablonz (12·190 km).

[16]) Von der Einmündung in die Station Felixdorf bis zur Ausmündung aus der Station Wr.-Neustadt gemeinsam mit der S.B.

[17]) In der Station Kl.-Schwechat gemeinsam mit der K.E.B.

[18]) Im Betriebe der k.k.G.D. der Oe.St.B.

†††) Im Betriebe der S.B.

[19]) In den Stationen Meidling (0·120 km) und Wr.-Neustadt (0·218 km) gem. mit der S.B.

[20]) Im Betriebe der Raab-Oedenburg-Ebenfnrther Eisenbahn, u. zw. in der Strecke Ebenfurth-Landesgrenze (1·539 km) auf Rechnnng der Localbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth und in der Strecke Landesgrenze-Neufeld (0·573 km) auf eigene Rechnung.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	Verbindungsgeleise mit der Donaulände-Bahn bei Inzersdorf	1·302	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Zusammen	67·160	0·954	0·577	.	64·201	.	0·338	64·539	2·112	
73	**Wiener Verbindungsbahn**										
	Matzleinsdorf-Nordbahnhof	6·741	.	6·741	.	6·456	.	0·838 [1]	7·294	0·285 [2]	
	Flügel zum Hauptzollamte	0·454	.	0·454	.	0·495	.	.	0·495	.	
	Flügel zum Lastenbahnhofe der K.F.N.B.	0·159	.	0·159	.	0·159	.	0·151 [3]	0·310	.	
	Zusammen	7·354	.	7·354	.	7·110 [4]	.	0·989	8·099	0·285	
	Selbstständige Localbahnen.										
74	**Achenseebahn-Gesellschaft**										
	Jenbach-Achensee (Zahnrad- u. Adhäsionsbahn, schmalspurig*)	6·369	.	.	.	6·310	.	.	6·310	.	
75	**K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn**										
	Bozen-Meran	31·613	.	.	.	31·124	.	0·156 [5]	31·280	.	
76	**K. k. priv. böhm. Commercialbahnen**										
	Königgrätz-Wostroměř	33·996	.	.	.	33·996	.	0·927 [6]	34·923	.	
	Sadova-Smiřitz	10·802	.	.	.	10·571	.	.	10·571	.	
	Nimburg-Jičin	40·888	.	.	.	40·888	2·846 [7]	1·783 [8]	45·517	.	
	Křinec-Königsstadtl	11·955	.	.	.	11·856	.	.	11·856	.	
	Kopidlno-Libaň	4·055	.	.	.	3·988	.	.	3·988	.	
	Libaň-Bakov	33·303	.	.	.	33·370	.	2·435 [9]	35·805	.	
	Detenitz-Dobrowitz	14·183	.	.	.	14·056	.	.	14·056	.	
	Rokycan-Miröschau-Nezvěstic	26·719	.	.	.	26·570	.	0·328 [10]	26·898	.	
	Smidar-Hochwessely	7·826	.	.	.	7·680	.	.	7·680	.	
	Zusammen	183·727	.	.	.	182·975	2·846	5·473	191·294	.	
77	**Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft**										
	Schreibwald-Karthaus (Dampftramway)	7·957	.	3·423	.	7·822	.	.	7·822	.	
	Abzweigung: Ugartestrasse-Centralfriedhof	2·177	.	.	.	2·087	.	.	2·087	.	
	Zusammen	10·134	.	3·423	.	9·909	.	.	9·099	.	
78	**Cilli-Wöllan**)										
	Cilli-Wöllan	37·475	.	.	.	37·299	.	0·250 [11]	37·549	.	
	Flügel Hundsdorf-Skalis	1·872	.	.	.	1·552	.	.	1·552	.	
	Zusammen	39·347	.	.	.	38·851	.	0·250	39·101	.	
79	**Dampf-Tramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.**										
	Wien-Stammersdorf	10·675	.	.	.	10·522	.	.	10·522	.	
	Abzweigung zur Rangirstation und zum Anschlusse an die Station Jedlesee der Oe.N.W.B.	0·504	.	.	.	0·504	.	.	0·504	.	
	Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf	14·913	.	.	.	14·703	.	.	14·703	.	
	Wien (Schönbr.-Linie)-Hietzing-Perchtoldsdorf	13·601	.	.	.	13·553	.	.	13·553	.	
	Perchtoldsdorf-Mödling	3·299	.	.	.	3·293	.	.	3·293	.	
	Hietzing—Ober St. Veit	2·409	.	.	.	2·345	.	.	2·345	.	
	Zusammen	45·401	.	.	.	44·920	.	.	44·920	.	
80	**Drahtseilbahn auf die Festung Hohen Salzburg**†)	0·199	.	.	.	0·199	.	.	0·199	.	
81	**Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag**††)	0·109	.	0·109	.	0·109	.	.	0·109	.	
82	**Drahtseilbahn auf den Laurenziberg in Prag**†)	0·397	.	.	.	0·397	.	.	0·397	.	

[1]) Von der Eigenthumsgrenze nächst Matzleinsdorf bis zur Mitte des Magazines daselbst gemeinsam mit der S.B.

[2]) Strecke von der Abzweigung zum Lastenbahnhofe bis zum Anfange des Anfnahmsgebäudes der K.F.N.B. in Wien (Nordbahnhof) im Betriebe der letzteren.

[3]) Von der Eigenthumsgrenze nächst dem Lastenbahnhofe der K.F.N.B. in Wien bis zur Mitte des Magazines IV gemeinsam mit derselben.

[4]) Vom Nordbahnhofe bis zur Hetzgasse mit Flügel Praterst.-Lastenbahnhof (1·278 km) im Betriebe der K.F.N.B. und von der Hetzgasse bis Matzleinsdorf mit dem Flügel zum Hauptzollamte (5·832 km) im Betriebe der S.B.

*) Spurweite 1·000 m.

[5]) In der Station Bozen gem. mit der S.B.

[6]) In den Stationen Königgrätz (0·570 km) und Wostroměř (0·357 km) gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

[7]) Strecke zwischen den Stationen Nimburg und Velelib, Eigenthum der priv. Oe.U. St.E.G.

[8]) In der Station Nimburg (0·486 km) und vom Anschlusse nächst der Station Jičin bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst (1·297 km) gem. mit der priv.Oe.U.St.E.G., bezw. mit der Oe.N.W.B.

[9]) Von der Einmündung nächst der Station Bakov bis Mitte Anfnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der B.N.B.

[10]) Von der Einmündung nächst der Station Rokycan bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gem. mit der B.W.B.

[11]) In der Station Cilli gemeinsam mit der S.B.

**) Im Betriebe der S.B.G.

†) Spurweite 1·000 m. Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung mit gemeinschaftlicher Mittelschiene ausserhalb der Ausweiche.

††) Spurweite 1·0 m. Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung, doppelgeleisig.

83	**Elektrische Eisenbahn vom Belvedere in Prag zum kgl. Thiergarten in Bubenc** (normalspurig) . . .	0·762	.	.	.	0·762	.	.	0·762	.	
84	**Gaisbergbahn-Gesellschaft**										
	Parsch-Gaisbergspitze (Zahnradbahn, schmalspurig*)	5·309	.	.	.	5·252	.	.	5·252	.	*) Spurweite 1·000 m.
85	**Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha** **)										**) Im Betriebe der Oe.N.W.B.
	Gross-Priesen—Loschowitz—Wernstadt	16·566	.	.	.	16·425	.	0·418[12])	16·843	.	[12]) In der Station Gross-Priesen gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Loschowitz—Auscha	7·846	.	.	.	7·805	.	.	7·805		
	Zusammen .	24·412	.	.	.	24·230	.	0·418	24·648	.	
86	**Innsbruck-Hall** in Tirol (schmalspurig*)	12·143		.	.	12·023	.	.	12·023	.	
87	**Kahlenberg-Eisenbahn**										
	Nussdorf-Kahlenberg (Zahnradbahn)	5·449	.	4·886	.	5·310	.	.	5·310	.	
	Nussdorferstrasse-Nussdorf (Dampftramway) .	3·543	.	2·808	.	.	.	.	.	3·465[13])	[13]) Strecke Nussdorferstrasse (Linienwall-Durchbruch)-Nussdorf (Zahnradbahnhof) im Betriebe der neuen Wiener Tramway-Gesellschaft.
	Abzweigung nach Heiligenstadt (Dampftramway)	0·794	.	.	.	.	.	.	.	0·682[14])	[14]) Im Betriebe der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft.
	Zusammen .	9·786	.	7·694	.	5·310	.	.	5·310	4·147	
88	**Kremsthalbahn**										
	Linz-Kremsmünster-Klaus Steyerling	64·936	.	.	.	64·830	.	0·586[15])	65·416	.	[15]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Linz bis zur Abzweigstelle gemeinsam mit der K.E.B.
	Unter Rohr-Bad Hall	4·240	.	.	.	4·138	.	.	4·138	.	
	Zusammen	69·176	.		.	68·968	.	0·586	69·554	.	
89	**Kuttenberger Localbahn**†)	2·809	.	.	.	2·786		0·089[16])	2·875	.	†) Im Betriebe der Oe.N.W.B.
90	**Mori-Arco-Riva** am Gardasee (schmalspurig††) . .	24·502	.	.	.	24·063	.		24·063	.	[16]) Nächst der Station Sedletz-Kutteuberg gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
91	**Mühlkreisbahn-Gesellschaft**										††) Spurweite 0·760 m.
	Linz Urfahr-Aigen Schlögl	57·782	.	.	.	57·584	.	.	57·584	.	
92	**Neue Wiener Tramway-Gesellschaft**†††)										†††) Mit Dampf betriebene Theilstrecken.
	Westbahnlinie-Hütteldorf	5·848	.	5·237	.	5·706	.	.	5·706	.	
	Abzweigung zum Vororte-Friedhof*)	0·790	.	.	.	.	.	.		.	*) Derzeit nicht im Betriebe.
	Sternwartestrasse-Nussdorferstrasse-Nussdorf .	0·713	.	0·683	.	0·683	3·465[17])	.	4·148	.	[17]) Strecke Nussdorferstrasse (Linienwall-Durchbruch)-Nussdorf (Zahnradbahnhof), Eigenthum der Kuhlenberg-Eisenbahn.
	Abzweigung nach Heiligenstadt	.	.	.	.	.	0·682[18])	.	0·682	.	[18]) Concessionirt der Kahlenberg-Eisenbahn, Eigenthumsübertragung an die N.W.T.G. im Zuge.
	Zusammen .	7·351	.	5·920		6·389	4·147	.	10·536[19])		[19]) Ausserdem ist im Betriebe der N.W.T.G. die Linie Wien (Gaudenzdorf)—Wr.-Neudorf der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen (12·740 km).
93	**K. k. priv. Neutitschelner Localbahn**										
	Zauchtl-Neutitschein	8·360	.	.	.	8·150		.	8·150		
94	**Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft**										
	Časlau-Zawratetz-Třemošnitz	17·093	.	.	.	17·080	.	.	17·080[20])	.	[20]) Im Betriebe der Oe.N.W.B. auf Rechnung der Oe.L.E.G.
	Skowic-Vrdy-Bučic	3·064	.	.	.	2·969	.	.	2·969[20])	.	
	Časlau-Močowitz	4·258	.	.	.	4·187	.	.	4·187[20])		[21]) Im Betriebe der k.k.G.D. der Oe.St.B. auf Rechnung der Oe.L.E.G.
	Chodau-Neudek	13·723	.	.	.	.	.	.	.	13·657[21])	
	Königshan-Schatzlar	5·691	.	.	.	5·238	.	0·193[22])	5·431[23])	.	[22]) In der Station Königshan gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
	Nusle- Modřan	12·118	.	.	.	.	.	.	.	12·332[21])	
	Nordbahnhof-Olmütz-Rangirbahnhof Hodolein .	0·926	.	.	.	.	.	.	.	0·719[21])	[23]) Im Betriebe der S.N.D.V.B. auf Rechnung der Oe.L.E.G.
	Rangirbahnhof Hodolein-Čelechowitz	34·339	.	.	.	.	.	.	.	33·953[21])	
	Verbindungsgeleise für den Personenverkehr mit der K.F.N.B. in Olmütz	0·597	.	.	.	.	.	.	.	0·587[21])	
	Hannsdorf-Ziegenhals	51·115	4·753	.	.	.	.	.	.	57·140[21])	
	Böhm.-Leipa—Niemes	18·277	.	.	.	.	.	.	.	17·897[21])	
	Station Elbogen-Neusattel—Stadt Elbogen . .	5·327	.	.	.	.	.	.	.	5·278[21])	
	Kaschitz-Schönhof—Radonitz	16·005	.	.	.	.	.	.	.	15·962[21])	
	Tullu-St. Pölten	45·822	.	.	.	.	.	.	.	46·755[21])	
	Herzogenburg-Krems	19·869	.	.	.	.	.	.	.	20·271[21])	
	Hadersdorf-Sigmundsherberg	43·273	.	.	.	.	.	.	.	43·843[21])	
	Budweis-Salnau	71·481	.	.	.	.	.	.	.	74·733[21])	
	Zusammen .	362·978	4·753	.	.	29·474	.	0·193	29·667	343·127[23])	
95	**Localbahn Pöltschach-Gonobitz** (schmalspurig †) . .	14·928	.	.	.	14·767	.	.	14·767	.	†) Spurweite 0·760 m. Im Betriebe der S.B.G.
96	**Localbahn Preding-Wieselsdorf-Stainz** (schmalsp. †)	11·502	.	.	.	11·319	.	.	11·319	.	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
97	**Localbahn Radkersburg-Luttenberg** *)										*) Im Betriebe der S.B.G.
	Radkersburg-Luttenberg	25·450	.	.	.	25·200	0·250 [1])	.	25·450	.	[1]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Radkersburg bis Eigenthumsgrenze, Eigenthum der S.B.G.
98	**Localbahn Reichenberg-Gablonz** **)										**) Im Betriebe der S.N.D.V.B.
	Reichenberg-Gablonz	11·187	.	.	.	11·000	.	1·190 [2])	12·190	.	[2]) In der Station Reichenberg gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
99	**Salzburger Localbahn** (Dampftramway)										
	Salzburg (Bahnhof)-Bayer. Grenze (Drachenloch)	13·243	.	.	.	12·188	.	.	12·188	.	
100	**Salzkammergut-Localbahn-Actien-Gesellschaft**										
	Ischl-Strobl (schmalspurig ***)	9·675	.	.	.	9·414	.	.	9·414	.	***) Spurweite 0·760 m.
	Mondsee-Salzburg (schmalspurig ***)	31·486	.	.	.	31·311	.	.	31·311	.	
	Zusammen	41·161		.	.	40·725		.	40·725	.	
101	**Stauding-Stramberger Localbahn**										
	Stauding-Stramberg	18·568	.	.		18·479	.	.	18·479	.	
102	**Steyrthalbahn-Gesellschaft**										
	Steyer (Garsten)-Agonitz (schmalspurig ***)	32·168	.	.	.	31·717	.	.	31·717	.	
	Pergern-Bad Hall (schmalspurig ***)	15·559	.	.	.	15·401	.	.	15·401	.	
	Zusammen	47·727	.	.	.	47·118	.	.	47·118		
103	**Swolenowes-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellsch.** †)										†) Im Betriebe der priv.Oe.U.St.E.G.
	Swolenowes-Střebichowic-Vinařic	10·405	.	.	.	9·657	.	0·300 [3])	9·957		[3]) In der Station Swolenowes gemeinsam mit der priv.Oe.U.St.E.G.
104	**Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft**										
	Wien (Gaudenzdorf)—Wr.-Neudorf ††	12·856	.	1·800	.	12·740	.	.	12·740	.	††) Im Betriebe der N.W.T.G. Vom 15. Jänner 1893 ab im eigenen Betrieb der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.
	Recapitulation.										
	I. Hauptbahn-Unternehmungen.										
1	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	100·865	.	64·971	.	100·842	. .	0·261	101·103	.	
2	Böhmische Nordbahn	321·244	0·493	.	.	320·094	.	.	320·094	.	
3	Böhmische Westbahn	193·984	.	.	.	193·521	6·721	.	200·242	.	
4	Buschtěhrader Eisenbahn	418·260	1·612	24·782	.	419·387	1.182	1·817	422·386	0·583	
5	Erste ungarisch-galizische Eisenbahn	146·331	.	146·034	.	146·034	.	0·983	147·017	.	
6	Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	90·960		.	.	90·499	.	0·157	90·656	.	
7	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1,268·320	0·621	387·727	0·577	1.275·377	3·792	18·992	1.298·161	.	
8	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	63·496	.	.	.	63·496	.	0·322	63·818	.	
9	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	356·553	.	.	.	354·428	.	1·087	355·515	0·846	
10	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	15·200	.	.	.	14·925	.	0·531	15·456	.	
11	Mährische Grenzbahn	109·483	.	.	.	109·721	0·402	1·944	112·067	.	
12	Mährisch-schlesische Centralbahn	143·699	.	.	.	141·638	10·334	1·941	153·913	3·346	
13	Mösel-Hüttenberger Bahn	4·944	.	.	.	4·772	0·209	.	4·981	.	
14	Oesterreichische Nordwestbahn	930·300	.	.	.	929·884	6·121	.	936·005	.	
15	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1,363·411	.	391·859	.	1.356·657	7·628	1·667	1.365·952	4·786	
16	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	32·999	.	.	.	32·520	.	0·165	32.685	.	
17	Staatsbahnen, k. k. österreichische **)	5,857·677	2·275	726·370	.	5.846·855	16·218	81·032	5.944·105	14·925	**) Exclusive Localbahnen.
18	Staatsbahnen, kgl. bayerische	46·584	.	.	.	47·231	.	.	47·231	.	
19	Staatsbahnen, kgl. preussische	4.688	.	.	.	4·688	3·346	0·887	8·921	.	
20	Staatsbahnen, kgl. sächsische	46·829	.	6·015	.	44·830	.	0·955	45·785	.	
21	Südbahn-Gesellschaft	1.531·162 [4])	.	698·963	.	1.516·880	.	.	1.516·880	13·028	[4]) Inclusive der 4·76 km langen elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl.
22	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	279·535	.	.	.	280·142	4·694	0·237	285·073	.	
23	Ungarische Westbahn	68·066	.	.	.	68·066	.	0·311	68·377	.	
24	Wien-Aspanger Eisenbahn	79·914	.	5·430	.	78.973	.	10·262	89·235	0·768	
25	Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn	67·160	0·954	0·577	.	64·201	.	0·338	64·539	2·112	
26	Wiener Verbindungsbahn	7·354	.	7·354	.	7·110		0·989	8·099	0·285	
27	Zeltweg-Fohnsdorf (Antonischacht)	8·501	.	.	.	7·924	.	.	7·924	.	
	Zusammen	13.557·521	5·955	2.460·082	0·577	13.520·695	60.647	124·878	13.706·220	40.679	

	II. Localbahn-Unternehmungen.										
28	Asch-Rossbach	15·020	.	.	.	14·749	.	.	14·749	.
29	Bozen-Meraner Bahn	31·613	.	.	.	31·124	.	0·156	31·280	.
30	Böhmische Commercialbahnen	183·727	.	.	.	182·975	2·846	5·473	191·294	.
31	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft	10·134	.	3·423	.	9·909	.	.	9·909	.
32	Bukowinaer Localbahnen	207·574	.	.	.	206·139	.	2·286	208·425	.
33	Cilli-Wöllan	39·347	.	.	.	38·851	.	0·250	39·101	.
34	Dampftramway-Gesellschaft (vorm. Krauss & Comp.)	45·401	.	.	.	44·920	.	.	44·920	.
35	Dolina-Wygoda	8·246	.	.	.	8·071	.	0·275	8·346	.
36	Ebenfurth-Leobersdorf (Wittmannsdorf)	15·152	.	.	.	14·630	.	0·440	15·070	.
36a	Ebenfurth-ungar. Grenze (Neufeld)	.	.	.	.	.	1·539	.	1·539	.
37	Elektrische Eisenbahn Belvedere-Thiergarten in Prag	0·762	.	.	.	0·762	.		0·762	.
38	Fehring-Fürstenfeld	20·092	.	.	.	19·858	.	0·268	20·126	.
39	Fürstenfeld-Hartberg	38·702	.	.	.	38·388	0·234	.	38·622	.
40	Gleisdorf-Weiz	14·594	.	.	.	14·359	.	0·421	14·780	.
41	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	24·412	.	.	.	24·230	.	0·418	24·648	.
42	Innsbruck-Hall in Tirol	12·143	.	.	.	12·023	.	.	12·023	.
43	Kolomeaer Localbahnen	32·150	.	.	.	32·131	.	0·574	32·705	.
44	Kremsthalbahn	69·176	.	.	.	68·968	.	0·586	69·554	.
45	Kuttenberger Localbahn	2·809	.	.	.	2·786	.	0·089	2·875	.
46	Laibach-Stein	23·061	.	.	.	23·004	.	0·612	23·616	.
47	Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	88·420	.	.	.	88·005	.	1·459	89·464	.
48	Mährische Westbahn	90·673	.	.	.	90·178	.	0·308	90·486	.
49	Metković-Landesgrenze	1·330	.	.	.	0·882	.	.	0·882	.
50	Mori-Arco-Riva	24·502	.	.	.	24·063	.	.	24·063	.
51	Mühlkreisbahn-Gesellschaft	57·782	.	.	.	57·584	.	.	57·584	.
52	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	7·351	.	5·920	.	6·389	4·147	.	10·536	.
53	Neutitscheiner Localbahn	8·360	.	.	.	8·150	.	.	8·150	.
54	Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft	362·978	4·753	.	.	29·474	.	0·193	29·667	343·127
55	Potscherad-Wurzmes	17·153	.	.	.	17·028	.	0·342	17·370	.
56	Pöltschach-Gonobitz	14·928	.	.	.	14·767	.	.	14·767	.
57	Preding-Wieselsdorf-Stainz	11·502	.	.	.	11·319	.	.	11·319	.
58	Radkersburg-Luttenberg	25·450	.	.	.	25·200	0·250	.	25·450	.
59	Reichenberg-Gablonz	11·187	.	.	.	11·000	.	1·190	12·190	.
60	Salzburger Localbahn (Dampftramway)	13·243	.	.	.	12·188	.	.	12·188	.
61	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	41·161	.	.	.	40·725	.	.	40·725	.
62	Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya	7·168	.	.	.	7·008	.	2·579	9·587	.
63	Staatsbahnen, k. k. österr.	415·108	.	.	.	414·702	343·127	1·633	759·462	.
64	Stauding-Stramberger Localbahn	18·568	.	.	.	18·479	.	.	18·479	.
65	Steyrthalbahn-Gesellschaft	47·727	.	.	.	47·118	.	.	47·118	.
66	Swolenowes-Smečna	10·405	.	.	.	9·657	.	0·300	9·957	.
67	Vöcklabruck-Kammer	8·540	.	.	.	8·315	.	2·603	10·918	.
68	Wels (Haiding)-Aschach	20·335	.	.	.	20·235	.	7·500	27·735	.
69	Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft	12·856	.	1·800	.	12·740	.	.	12·740	.
	Zusammen .	2.110·842	4·753	11·143	.	1.763·083	352·143	29·955	2.145·181	343·127
	III. Zahnrad- und Drahtseilbahn-Unternehmungen.									
70	Achenseebahn-Gesellschaft	6·369	.	.	.	6·310	.	.	6·310	.
71	Drahtseilbahn auf die Festung Hohen Salzburg	0·199	.	.	.	0·199	.	.	0·199	.
72	Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag	0·109	.	0·109	.	0·109	.	.	0·109	.
73	Drahtseilbahn auf den Laurenziberg in Prag	0·397	.	.	.	0·397	.	.	0·397	.
74	Eisenerz-Vordernberg	19·498	.	.	.	19·498	0·455	.	19·953	.
75	Gaisbergbahn-Gesellschaft	5·309	.	.	.	5·252	.	.	5·252	.
76	Kahlenberg-Eisenbahn	9·786	.	7·694	.	5·310	.	.	5·310	4·147
	Zusammen .	41·667	.	7·803	.	37·075	0·455	.	37·530	4·147
	Gesammtlänge der Hauptbahnen ad I	13.557·521	5·955	2.460·082	0·577	13.520·695	60·647	124·878	13.706·220	40·679
	Gesammtlänge der Localbahnen ad II	2.110·842	4·753	11·143	.	1.763·083	352·143	29·955	2.145·181	343·127
	Gesammtlänge der Zahnrad- u. Drahtseilbahnen ad III	41·667	.	7·803	.	37·075	0·455	.	37·530	4·147
	Totalsumme . .	15.710·028	10·708	2·479·028	0·577	15·320·853	413·245	154·833	15·888·931	387·953

Hievon:

I. K. k. Staatsbahnen.

a) Im Staatsbetriebe.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	5.236·977 km	5.320.235 km
Bahnen mit Localbetrieb	1.021·714 „	1.026·572 „
Zusammen . . .	6.258·691 km	6.346·807 km

b) Im fremden Staatsbetriebe.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	14.094 km	13·633 km
Zusammen . . .	14·094 km	13·633 km

II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.

a) Auf Rechnung des Staates.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	214·397 km	215·394 km
Bahnen mit Localbetrieb	13·445 „	12·905 „
Zusammen . . .	227·842 km	228·299 km

b) Auf Rechnung der Eigenthümer.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	466·036 km	467·582 km
Bahnen mit Localbetrieb	959.250 „	986·618 „
Zusammen . . .	1.425·286 km	1.454·200 km

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 80. Wien, 13. Juli 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate Mai 1893 und Vergleich der Einnahmen in den ersten fünf Monaten 1893 mit jenen der gleichen Periode 1892. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 8. Juli 1893, Z. 35.001, betreffend die vom Centralamte in Bern an die Vertragsstaaten versendete Zusammenstellung der eingegangenen Mittheilungen über die im Art. 2 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 erwähnten Gegenstände, auf welche dieses Uebereinkommen keine Anwendung findet.

(Fortsetzung der Listen vom 22. Februar und 19. April 1893, Verordnungs-Blatt Nr. 27, Seite 409, und Nr. 48, Seite 793.)

Oesterreich-Ungarn.

Occupationsgebiet.

Die Spurweite der k. und k. Bosna-Bahn beträgt 76 cm, und ist daher der gegenseitige Wagenübergang beim Anschlusse der normalspurigen Eisenbahnen nicht möglich.

In Berücksichtigung des Ladeprofils der Bosna-Bahn sind Gegenstände, welche einzeln vom Wagenplateau gemessen in der Bahnachse höher als 2·85 m, an den Seiten höher als 2·25 m und breiter als 2·50 m sind, ferner Gegenstände von mehr als 15 t Einzelgewicht von der Beförderung auf dieser Bahn ausgeschlossen, und findet, im Sinne des Art. 2, Zahl 2, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, letzteres auf solche Gegenstände im Verkehre mit Stationen der k. und k. Bosna-Bahn keine Anwendung.

Eisenbahnverkehr im Monate Mai 1893

und Vergleich der Einnahmen in den ersten fünf Monaten 1893 mit jenen der gleichen Periode 1892.

Im Monate Mai 1893 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von 3·1 km erfahren, und zwar wurde am 1. des genannten Monates die 1·8 km lange Strecke Parsch—Carolinenbrücke der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft, ferner die 1·3 km lange Strecke Meidling (Südbahn) —Matzleinsdorf (Viaduct) der Localbahn Wien—Wr.-Neudorf (Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen) dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Im Monate Mai 1893 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 13,292.123 Personen und 8,180.587 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 26,713.338 fl. erzielt, das ist per Kilometer 954 fl. — Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 11,736.659 Personen und 7,686.025 t Güter, 24,974.509 fl., oder per Kilometer 901 fl., daher resultirt für den Monat Mai 1893 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 5·9 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten fünf Monaten 1893 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 120,870.776 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 114,529.463 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die ersten fünf Monate des laufenden Jahres 28.003 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 27.729 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1893 auf 4316 fl., gegen 4130 fl. im Vorjahre, das ist um 186 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1893 auf 10.358 fl., gegen 9912 fl. im Vorjahre, das ist um 446 fl., mithin um 4·5 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten fünf Monate 1893 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1893 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	80.964
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	57.288
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	29.167
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	27.797
5.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	22.418
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	22.025
7.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	20.297
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	18.895
9.	Böhmische Westbahn	17.575
10.	Leoben-Vordernberger Bahn	17.088
11.	Localbahn Swolenowes-Smečna	16.495
12.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.404
13.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	16.044
14.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	15.643
15.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	14.822
16.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	13.985
17.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.534
18.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.862
19.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	12.312
20.	Böhmische Nordbahn	11.678
21.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.093
22.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	10.922
23.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	10.013
24.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	9.622
25.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	9.612
26.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	9.149
27.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	9.038
28.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	8.599
29.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8.544
30.	Bozen-Meraner Bahn	8.489
31.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	7.202
32.	Neutitscheiner Localbahn	7.080
33.	Eisenbahn Wien-Aspang	6.984
34.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	6.979
35.	Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	6.977
36.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.960
37.	Kuttenberger Localbahn	6.926
38.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.746
39.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	6.730
40.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	6.521
41.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	6.418
42.	Mährisch-schlesische Centralbahn	6.384
43.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	6.298
44.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	6.228
45.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	5.693
46.	Localbahn Dolina-Wygoda	5.191
47.	Gölnitzthalbahn	4.916
48.	Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	4.370
49.	Localbahn Innsbruck-Hall (Dampftramway)	4.301
50.	Budapester Localbahnen	4.295
51.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	4.030
52.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.562
53.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.446
54.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.441
55.	Poprádthalbahn	3.360
56.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.)	3.264
57.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.250
58.	Localbahn Petroszény-Lupény	3.154
59.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.151
60.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.106
61.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	3.086
62.	Kremsthalbahn	3.070
63.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	3.031
64.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	2.947
65.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb.	2.868
66.	Localbahn Cilli-Wöllan	2.839
67.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.738
68.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	2.616
69.	Localbahn Laibach-Stein	2.594
70.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	2.486
71.	Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	2.482
72.	Localbahn Wels (Haiding)-Aschach a/D.	2.470
73.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.467
74.	Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	2.400
75.	Mühlkreisbahn	2.388
76.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.386
77.	Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	2.369
78.	Számosthalbahn	2.253
79.	Torontaler Localbahnen	2.232
80.	Zagorianer Bahn	2.225
81.	Kolomeaer Localbahnen	2.213
82.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	2.138
83.	Böhmische Commercialbahnen	2.138
84.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	2.074
85.	Háromszéker Localbahnen	2.042
86.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.042
87.	Steyrthalbahn	1.980
88.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.949
89.	Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	1.920
90.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.920
91.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	1.886
92.	Löcsethalbahn	1.858
93.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1.841
94.	Mährische Westbahn	1.838
95.	Localbahn Asch-Rossbach	1.771
96.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	1.769
97.	Bihárer Vicinalbahnen	1.728
98.	Localbabn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.714
99.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.692
100.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza)	1.675
101.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.634
102.	Hermannstadt-Feleker Eisenbahn	1.613
103.	Felek-Fogaroser Localbahn	1.541
104.	Terret-Kowácznaer Localbahn	1.502
105.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	1.450
106.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.435
107.	Székler Eisenbahn	1.421
108.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.387
109.	Localbahn Kaschau-Torna	1.380
110.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.337
111.	Szilágysager Eisenbahn	1.255
112.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.193
113.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.188

114. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar	1.109
115. Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1.097
116. Matraer Vicinalbahnen	1.092
117. Békéser Comitatsbahnen	1.034
118. Steiermärkische Landesbahnen	998
119. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	991
120. Localbahn Potscherad-Wurzmes	953
121. Mezötur-Turkever Eisenbahn	931
122. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	893
123. Haraszti-Ráczkever Localbahn	692
124. Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	674
125. Taraczthalbahn	600
126. Localbahn Warasdin-Golubovec	444

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten fünf Monaten 1893 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	77·8
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	76·4
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	50·3
Localbahn Ruma-Vrdnik	46·3
Localbahn Warasdin-Golubovec	44·5
Kolomeaer Localbahnen	41·8
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	39·4
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	38·7
Localbahn Wels (Haiding)-Aschach a. d. Donau	30·9
Székler Eisenbahn	25·2
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	24·3
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	23·9
Bihárer Vicinalbahnen	22·3
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	22·3
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	22·1
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	21·7
Mühlkreisbahn	20·9
Mährische Westbahn	20·8
Budapester Localbahnen	19·0
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	17·6
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	16·9
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	16·8
Localbahn Swolenowes-Smečna	16·6
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	16·5
Haromszéker Localbahnen	15·9
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	15·0
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	14·4
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	13·5
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	13·2
Bozen-Meraner Bahn	13·2
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	13·0
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	11·8
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	11·7
Matraer Vicinalbahnen	11·5
Böhmische Commercialbahnen	11·4
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	11·3
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	11·3
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	10·9
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	10·6
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	10·2
Poprádthalbahn	10·2
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	10·1
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	10·0
Zagorianer Bahn	10·0
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	9·8
Böhmische Westbahn	9·6
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	9·3
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	9·1
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	8·8
Mährisch-schlesische Centralbahn	8·7
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	8·5
Eisenbahn Wien-Aspang	8·4
Localbahn Budapest-Lajosmizse	8·3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8·1
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	8·1
Számosthalbahn	8·1
Localbahn Potscherad-Wurzmes	7·9
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	7·7
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	7·4
Localbahn Reichenberg-Gablonz	7·2
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	7·1
Torontaler Localbahnen	6·9
Localbahn Kaschau-Torna	6·7
Szilágysager Eisenbahn	6·3
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	5·9
Kremsthalbahn	5·6
Stauding-Stramberger Localbahn	5·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	5·0
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	4·9
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	4·5
Fünfkirchen-Barcser Bahn	4·5
Böhmische Nordbahn	4·3
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	4·1
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	4·1
Brünner Localbahn (Dampftramway)	3·9
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3·7
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	3·6
Wiener Verbindungsbahn	2·9
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	2·3
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	2·1
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·0
Mezötur-Turkever Eisenbahn	1·8
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	1·5
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	1·4
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	1·4
Localbahn Laibach-Stein	1·3
Gölnitzthalbahn	0·7

Die Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha weist keine Differenz der kilometrischen Ergebnisse gegenüber dem Jahre 1892 aus.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten fünf Monaten 1893 ergibt sich gegenüber der gleichen Periode 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Neutitscheiner Localbahn	0·8
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	1·1
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	1·3
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1·3
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1·8
Holicz-Gödinger Localbahn	1·9
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	3·0
Localbahn Dolina-Wygoda	3·4

	%
Localbahn Asch-Rossbach	3·5
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	3·5
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	4·2
Localbahn Mösel-Hüttenberg	4·7
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	5·3
Kuttenberger Localbahn	5·6
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	6·0
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	6·9
Localbahn Gleisdorf-Weiz	7·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	8·8
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	9·5
Steyrthalbahn	13·0
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	15·4
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	15·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	16·8
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	17·7
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	22·2
Békéser Comitatsbahnen	22·9
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	25·7
Localbahn Cilli-Wöllan	31·3
Taraczthalbahn	32·2
Mohács-Fünfkirchner Bahn	46·1

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Mai 1893 gegen den gleichen Monate des Vorjahres ausgewiesene Mehreinnahme wurde durch den regeren Kohlenverkehr nach dem Inlande und zur Elbe erzielt.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 für die Monate Jänner und Februar definitiv, ab März bis Ende Mai provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die Mehrfrequenz und Mehreinnahme im Personenverkehre haben ihren Grund in der Verschiebung der Pfingstfeiertage, welche pro 1893 im Monate Mai, pro 1892 erst im Juni gefallen sind, während das Plus aus dem Güterverkehre aus der grösseren Frequenz der Kohle herrührt.

Böhmische Westbahn. Für den Monat Mai 1893 ergibt sich im Vergleiche mit dem definitiven Ergebnisse desselben Monates im Vorjahre eine Mehreinnahme von fl. 19.873.

Der Personenverkehr hat um 8585 Personen zugenommen, vorsugsweise durch die in diesem Jahre in den Monat Mai gefallenen Pfingstfeiertage.

Der Frachtenverkehr erhöhte sich um 22.802 t, woran der Artikel „Kohle“ mit 7751 t participirt.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch, enthalten jedoch die definitiven Resultate des Monates Jänner.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Mai 1893 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 361, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 15.139, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 15.500; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 13.550, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 15.750, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 29.300 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmungen resultirt aus dem stärkeren Kohlen- und dem stärkeren Verkehre in diversen Gütern.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv ermittelt, jene des laufenden Jahres sind provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung des Monates Jänner richtig gestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Bei den k. k. Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen ergibt sich pro Mai 1893 gegenübrr dem gleichen Monate des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 88.276 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 188.146, und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 123.712 t mit einer Mehreinnahme von fl. 337.214.

Die Mehrfrequenz und die Mehreinnahme im Personenverkehre findet ihre Begründung in der gesteigerten Personenfrequenz während der Pfingstfeiertage, welche im Vorjahre in den Monat Juni, im laufenden Jahre hingegen bereits in den Monat Mai fielen, weiters aber auch durch die neue Zonen-Eintheilung der Stationen und Haltestellen, sowie durch die Erhebung der Fahrkarten- und Stempelgebühren.

Die für den Güterverkehr ausgewiesene Minderbeförderung ist, wie schon in den Erläuterungen zu den Transporteinnahmen der früheren Monate des Jahres 1893 ausführlich bemerkt wurde, keine thatsächliche, sondern nur eine rechnerische, da im laufenden Jahre durch die Zusammenlegung der Rechnung der Galizischen Carl Ludwig-Bahn und den Duxer Bahnen mit dem übrigen Staatsbahnnetze die getrennte Verrechnung der Transportquantitäten dieser Bahnen entfällt.

Auf den westlichen Linien, die in allen Verkehren, insbesondere im Transit- und Auslandverkehre via Arlberg und Triest, eine Steigerung zu verzeichnen haben, beträgt die Mehreinnahme im Güterverkehre fl. 492.244. Diese Mehreinnahme resultirt einestheils noch aus der Einwirkung der mit 15. Juli 1892 durchgeführten partiellen Tariferhöhung, anderentheils aus dem gesteigerten Verkehre mit dem Auslande, endlich aus Eingängen von Cartellabrechnungen.

Der Getreideexport hat auch im Gegenstandsmonate wieder zugenommen, und zwar gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres um 1454 Wagen, wogegen im Kohlenverkehre in Folge der seit April l. J. geringeren Förderung in den Ossegger Schächten wegen schlagender Wetter, für den Monat Mai l. J. gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres ein Ausfall von 3440 Wagen zu verzeichnen ist.

Auf den Staatsbahnen in Galizien ergibt sich im Güterverkehre ein Ausfall von fl. 155.030, welcher durch die in Folge Einführung des Staatsbahn-Barêmes auf der Galizischen Carl Ludwig-Bahn eingetretenen Tarifreduction, sowie durch die Verkehrsabnahme mit Russland und Rumänien hervorgerufen wurde.

Auf sämmtlichen k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen resultirt pro Mai 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 203.452 bei einer Mehrfrequenz von 145.922 Personen und im Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 365.340 mit einer Minderfrequenz von 101.552 t; es ergibt sich daher eine Mehreinnahme von fl. 568.792.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt betrug die Frequenz im Monate Mai 1893 9860 Personen und 9178 t mit einer Einnahme von fl. 3013, bezw. fl. 7905, in Summa fl. 10.918, gegen fl. 10.154, im Monate Mai 1892.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch ermittelt, jedoch auf Grund der definitiven Rechnungsabschlüsse der Monate Jänner und Februar richtig gestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Mai 1893 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Steigerung der Frequenz um 135.678 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 91.649 gegenübersteht. Diese Differenzen sind durch die gegenüber dem Vorjahre veränderte Lage der Pfingstfeiertage entstanden.

Dagegen ergab der Güterverkehr im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, ein ungünstiges Resultat, indem die Transporte wohl um 31.799 t zunahmen, die bezüglichen Einnahmen aber um fl. 78.858 sich verringerten.

Transportzunahmen ergaben sich bei nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Kohlen	um	2.014·3 t
„ Getreide aller Art . . .	„	5.690·8 „
„ Zucker, raffinirt	„	5.272.6 „
„ Holz aller Art	„	788·9 „
„ Steinen aller Art . . .	„	10.161·5 „

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist zu verzeichnen:

bei Mehl und Mahlproducten .	um	522·9 t
„ Ziegeln	„	4.314·6 „

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 21.795 Personen zu; die bezüglichen Einnahmen steigerten sich um fl. 6568.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme um 585 t und des Erträgnisses um fl. 3362.

Transportzunahme ergibt sich bei Steinen aller Art um 961·6 t, während bei Getreide aller Art eine Abnahme um 106·5 t, bei Holz aller Art um 1075·7 und bei Ziegeln um 8401·9 t zu verzeichnen ist.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn hob sich der Personenverkehr um 2593 Personen, die correspondirenden Einnahmen um fl. 1283; im Frachtenverkehre ist eine Abnahme um 312 t und eine Zunahme des Erträgnisses um fl. 287 zu constatiren.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch ermittelt, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner und Februar 1893 richtig gestellt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate Mai 1893 erzielten Einnahmen des Personenverkehres haben sich wohl in Folge lebhafterer Frequenz gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres um fl. 2122 erhöht, dagegen zeigt sich beim Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 46.558, welche in der Minderbeförderung von Kohlen, Holz, Erzen, sowie in den sehr reducirten Getreidetransporten ihre Ursache hat.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat Mai 1893 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Ergebniss im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 4845 = 6·1 pCt. höher. An dieser Mehreinnahme participirt der Personenverkehr mit fl. 4815 = 23·6 pCt., Mehrfrequenz von 14.321 Reisenden = 29·7 pCt., in Folge der Lage der Pfingstfeiertage, welche im Vorjahre in den Monat Juni fielen, und der Güterverkehr mit fl. 30 = 0·05 pCt., obzwar 2258 t = 5·9 pCt. weniger, in Folge des Ausfalles von Ziegeltransporten, verfrachtet wurden.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 für die Monate Jänner und Februar definitiv, ab März bis Ende Mai provisorisch.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat Mai 1893 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Frequenzzunahme um 1858 Reisende und der bezüglichen Einnahmen um fl. 241.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme um 663 t und der Einnahmen um fl. 438, in Folge geringerer Kohlen- und Holztransporte, auf.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Mai 1893 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen im Mai 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . .	+ 52.818	Personen und	+ 40.263·— fl.
Ergänzungsnetz . . .	+ 16.002	„ „	+ 13.207·— „
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 34.268	„ „	+ 15.655·— „

Das aussergewöhnlich günstige Verhältniss zwischen Leistung und Einnahme wurde durch den Umstand herbeigeführt, dass im heurigen Jahre Pfingsten in den Mai, im vorigen Jahre in den Juni fielen.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen im Mai 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	— 374 t	+ 52.361·— fl.
„ „ Ergänzungsnetz	— 1.892 t	+ 87.494·— „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	+ 11.806 t	+ 35.798·— „

Das günstige Einnahmen-Verhältniss beim garantirten und Ergänzungsnetz ist zum Theile auf buchhalterische Richtigstellungen, zum Theile auf Hebung der grössere Entfernungen zurücklegenden Transporte zurückzuführen; bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn stehen Leistung und Einnahme in normalerem Verhältnisse.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen reicht bis Ende Februar 1893.

Stauding-Stramberger Localbahn. Die für den Monat Mai 1893 ausgewiesene Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate 1892 per fl. 3068 resultirt aus der Mehrbeförderung von 1074 Personen und 4554 t Stück- und Massengütern.

Südbahn-Gesellschaft. Der Monat Mai 1893 weist im Vergleiche zu demselben Monate des Vorjahres auf den gesammten Linien der Südbahn eine Mehreinnahme von fl. 572.413 aus; davon entfällt auf den Personenverkehr ein Plus von fl. 175.209 und auf den Frachtenverkehr ein solches von fl. 397.204.

Die im Personenverkehre erzielte Mehreinnahme ist auf das besonders günstige Wetter zu den Pfingstfeiertagen zurückzuführen, welche heuer in den Monat Mai, im Vorjahre hingegen in den Monat Juni fielen.

Die Mehreinnahme im Frachtenverkehre wurde, wie in den Vormonaten, durch die anhaltend günstigen Handelsconjuncturen und die hiedurch bewirkte regere Verkehrsbewegung in den meisten Artikeln, insbesondere Getreide,

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai		Im Monate Mai 1893 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Mai							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Mai	
					1893				1892		Differz. per Kilom in Percent		
	1893	1892	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	Im Ganzen	pro Kilom.		1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.583	6.583	3,194.040	1,448.571	1,725.638	4,261.875	5,987.513	910	5,462.153	830	+ 9·6	6.583	6.583
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	83.433	43.497	67.028	163.257	230.285	866	210.692	792	+ 9·3	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	26.683	26.168	19.064	50.800	69.864	776	64.777	720	+ 7·8	90	90
Mährische Grenzbahn Sternberg-Grulich	95	95	53.569	21.169	12.592	26.381	38.973	410	34.523	363	+ 12·9	95	95
Mährische Grenzbahn Hohenstadt-Zöptau	17	17	19.016	9.769	2.301	7.953	10.254	603	9.324	548	+ 10·0	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	4.803	5.090	616	1.738	2.354	157	2.538	169	— 7·1	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Czernowitz-Nowosielitza	33	33	1.569	1.649	790	3.831	4.621	140	6.433	195	— 28·2	33	33
Vereinigte Linien	176	176	12.645	22.305	5.325	36.815	42.140	239	56.293	320	— 25·3	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	6.466	. . . .	4.557	4.557	570	6.340	793	— 28·1	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6.852	1.997	1.863	4.338	6.201	310	5.803	290	+ 6·9	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	9.331	1.448	2.388	2.580	4.968	127	4.276	110	+ 15·5	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	6.461	3.123	2.378	3.137	5.515	368	4.317	288	+ 27 8	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	6.365	4.515	1.012	3.935	4.947	150	3.768	114	+ 31·6	33	33
Laibach-Stein	24	24	10.092	2.658	3.317	3.629	6.946	289	6.706	279	+ 3·6	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	17.878	5.935	10.819	9.057	19.876	223	22.750	256	— 12·9	89	89
Mährische Westbahn	90	90	9.714	7.758	3.400	10.074	13.474	150	10.809	120	+ 25·0	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.674	4.703	240	1.176	1.416	283	1.424	285	— 0·7	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	343	303	166.255	111.369	33.305	135.822	169.127	493	147.493	487	+ 1·2	343	303
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.990	1.919	249	1.362	1.611	95	1.727	102	— 6·9	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	5.688	825	958	1.407	2.365	237	1.959	196	+ 20·9	10	10
Vöcklabruck-Kammer	11	11	4.304	1.576	942	1.411	2.353	214	2.970	270	— 20·7	11	11
Wels- (Haiding) Aschach a/D.	28	28	10.974	6.910	2.842	4.643	7.485	267	5.233	187	+ 42·8	28	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	11.799	23.076	2.187	7.979	10.166	598	7.648	450	+ 32·9	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	3.051	29.460	448	8.493	8.941	1.118	7.204	901	+ 24·1	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	178.333	720.146	38.614	481.724	520.338	5.152	501.168	4.962	+ 3·8	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	222.050	145.460	100.232	245.229	345.461	1.079	320.115	1.000	7·90	320	320
Böhmische Westbahn	200	200	104.268	151.210	76.541	228.256	304.797	1.524	284.924	1.425	+ 6·9	200	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	69.304	173.201	49.203	203.470	252.673	1 358	237.173	1.275	+ 6·5	186	186
Linie Lit. B	236	236	145.077	246.547	99.554	324.084	423.638	1.795	394.338	1.671	+ 7·4	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	39.773	50.055	16.083	94.337	110.420	1.213	119.106	1.309	— 7·3	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	789.441	790.860	541.396	1,941.434	2,482.830	2.397	2,470.039	2.384	+ 0·6	1.036	1.036
Localbahnen	259	216	73.414	29.454	17.797	27.930	45.727	177	42.521	197	— 10·2	259	216
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	44.183	71.016	20.238	147.345	167.583	2.618	185.099	2.892	— 9·5	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	9.405	40.183	2.495	22.065	24.560	1.637	27.801	1.853	— 11·7	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	62 550	36.016	25.218	58.405	83 623	543	78.778	512	+ 6·1	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	310.884	226.264	223.783	635.992	859.775	1.369	767.151	1.222	+ 12·0	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	143.057	247.829	85.859	469.273	555.132	1.802	454.431	1.475	+ 22·2	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	568.348	631.331	488.780	1,534.138	2,022.918	1.481	1,915.323	1.402	+ 5·6	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	26.821	18.803	7.751	18.342	26.093	791	24.523	743	+ 6·5	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1.513	1.513	1,665.152	434.200	943.407	2,295.472	3,238.879	2.141	2,767.190	1.829	+ 17·1	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	37.731	. . . .	5.679	. . . .	5.679	1.420	4.917	1.229	+ 15·5	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	168.943	124.461	65.575	230.509	296.084	1,039	244.812	859	+ 21·0	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	91.050	31.260	29.153	33.771	62.924	707	57.132	642	+ 10·1	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	26.228	53.713	10 038	52.352	62.390	960	76.196	1.172	— 18·1	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	121.202	91.068	11.838	43.400	55.238	6.905	56.307	7.038	— 1·9	8	8

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Mai 1893 für Personen und Gepäck	1893 für Güter	1893 im Ganzen	1893 per Kilom.	1892 für Personen und Gepäck	1892 für Güter	1892 im Ganzen	1892 per Kilom.	Differenz per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 5 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
6,364.338	20,028.527	26,392.865	4.009	6,108.339	18,813.432	24,921.771	3.786	+ 5·9	9.622	9.086	a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen
											b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:
298.536	715.350	1,013.886	3.812	287.671	757.140	1,044.811	3.928	— 3·0	9.149	9.427	Lemb.-Czern. Jassy E. (öst. L.)
80.377	189.746	270.123	3.001	83.541	206.582	290.123	3.224	— 6·9	7.202	7.738	Lemberg-Czernowitz
45.137	127.883	173.020	1.821	42.831	114.312	157.143	1.654	+ 10·1	4.370	3.970	Czernowitz-Suczawa
8.821	35.784	44.605	2.624	8.632	36.457	45.089	2.652	— 1·1	6.298	6.365	Sternberg-Grulich } Mährische Hohenstadt-Zöptau } Grenzbahn
											Localbahnen:
2.706	8.360	11.066	738	3.054	8.421	11.475	765	— 3·5	1.771	1.836	Asch-Rossbach
											Bukowinaer Localbahnen:
3.705	19.325	23.030	698	5.343	24.253	29.596	897	— 22·2	1.675	2.153	Czernowitz-Nowosielitza
27.247	154.813	182.060	1.034	29.312	185.788	215.100	1.222	— 15·4	2.482	2.933	Vereinigte Linien
. . . .	17.307	17.307	2.163	. . . .	17.915	17.915	2 239	— 3·4	5.191	5.374	Dolina-Wygoda
7.671	18.587	26.258	1.313	6.913	20.497	27.410	1.371	— 4·2	3.151	3.290	Fehring-Fürstenfeld
9.476	9.923	19.399	497	9.010	10.716	19.726	506	— 1·8	1.193	1.214	Fürstenfeld-Hartberg
7.441	9.680	17.121	1.141	6.772	11.715	18.487	1232	— 7·4	2.738	2.957	Gleisdorf-Weiz
4.221	26.214	30.435	922	4.126	17.335	21.461	650	+ 41·8	2.213	1.560	Kolomeaer Localbahnen
12.147	13.793	25.940	1.081	11.491	14.120	25.611	1.067	+ 1·3	2.594	2.561	Laibach-Stein
43.369	53.672	97.041	1.090	45.227	49.671	94.898	1.066	+ 2·3	2.616	2.558	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
13.686	55.273	68.959	766	13.086	43.980	57.066	634	+ 20·8	1.838	1.522	Mährische Westbahn
1.008	6.413	7.421	1.484	1.090	6.701	7.791	1.558	— 4·7	3.562	3.739	Mösel-Hüttenberg
115.390	698.278	813.668	2.372	97.035	593.433	690.468	2.279	+ 4·1	5.693	5.470	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
1.020	5.728	6.748	397	1.004	5.247	6.251	368	+ 7·9	953	883	Potscherad-Wurzmes
3.364	5.548	8.912	891	3.169	4.449	7.618	762	+ 16·9	2.138	1.829	Schwarzenau-Waidhofen a/Th.
3.368	5.564	8.932	812	3.328	7.298	10.626	966	— 15·9	1.949	2.318	Vöcklabruck-Kammer
11.642	17.156	28.798	1.029	12.037	9.965	22.002	786	+ 30·9	2.470	1.886	Wels- (Haiding) Aschach a/D.
											Wittmannsdorf- (Leobersdorf)
7.972	41.451	49.423	2.907	8.432	27.005	35.437	2.085	+ 39·4	6.977	5.004	Ebenfurther Eisenbahn
448	42.423	42.871	5.359	. . . .	37.862	37.862	4.733	+ 13·2	12.862	11.359	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
143.736	2,267.095	2,410.831	23.870	137.520	2,055.124	2,192.644	21.709	+ 10·0	57.288	52.102	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
333.086	1,224.166	1,557.252	4.866	306.032	1,187.088	1,493.120	4.666	+ 4·3	11.678	11.198	Böhmische Nordbahn
271.262	1,193.379	1,464.641	7.323	261.833	1,074.951	1,336.784	6.684	+ 9·6	17.575	16.042	Böhmische Westbahn
											Buschtěhrader Eisenbahn
161.987	1,081.514	1,243.501	6.685	156.417	989.122	1,145.539	6.159	+ 8·5	16.044	14.782	Linie Lit. A
242.270	1,753.577	1,995.847	8.457	222.907	1,640.292	1,863.199	7.895	+ 7·1	20.297	18.948	Linie Lit. B
63.204	558.812	622.016	6.835	56.259	538.837	595.096	6.540	+ 4·5	16.404	15.696	Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
2,021.542	9,977.462	11,999.004	11.582	1,889.879	9,543.883	11,433.762	11.036	+ 5·0	27.797	26.486	Kaiser Ferdinands-Nordbahn Hauptbabnnetz
71.013	127.717	198.730	767	55.505	126.054	181.559	841	— 8·8	1.841	2.018	Localbahnen
82.157	695.607	777.764	12.153	88.107	846.653	934.760	14.606	— 16·8	29.167	35.054	Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreicbische Strecke
8.880	97.916	106.796	7.120	8.027	121.763	129.790	8.653	— 17·7	17.088	20.767	Leoben-Vordernberger Bahn
94.324	315.345	409.669	2.660	86.403	290.547	376.950	2.448	+ 8·7	6.384	5.875	Mährisch-schlesische Centralbahn
807.499	2,851.787	3,659.286	5.827	764.986	2,822.962	3,587.948	5.713	+ 2·0	13.985	13.711	Oesterr. Nordwestbabn Garantirte Strecken
314.301	2,110.459	2,424.760	7.873	299.665	1,892.766	2,192.431	7.118	+ 10·6	18.895	17.083	Ergänzungsnetz
1,781.218	7,122.793	8,904.011	6.518	1,791.256	6,762.491	8,553.747	6.262	+ 4·1	15.643	15.029	Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges. Oesterreichische Linien
32.933	84.553	117.486	3.560	28.680	79.981	108.661	3.293	+ 8·1	8.544	7.903	Ostrau-Friedlander Eisenbahn
3,444.889	10,440.108	13,884.997	9.177	3,147.159	9,081.842	12,229.001	8.083	+ 13·5	22.025	19.400	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
10.378	. . . .	10.378	2.595	8.822	. . . .	8.822	2.206	+ 17·6	6.228	5.294	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
234.546	1,062.546	1,297.092	4.551	215.795	960.929	1,176.724	4.129	+ 10·2	10.922	9.910	Südnorddeutsche Verbindungsb.
105.919	153.043	258.962	2.910	96.333	142.626	238.959	2.685	+ 8·4	6.984	6.444	Wien-Aspang Bahn
35.213	331.323	366.536	5.639	34.120	295.304	329.424	5.068	+ 11·3	13.534	12.163	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
32.074	237.806	269.880	33.735	25.420	236.721	262.141	32.768	+ 2·9	80.964	78.643	Wiener Verbindungsbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai		Im Monate Mai 1893 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Mai							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Mai	
					1893				1892		Differz. per Kilom. in Percent		
	1893	1892	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	Im Ganzen	pro Kilom.		1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen	191	191	22.692	26.091	6.243	26.233	32.476	170	31.588	165	+ 3·0	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	24.708	3.402	16.555	8.407	24.962	805	21.914	707	+ 13·9	31	31
Cilli-Wöllan	39	39	6.491	5.157	2.250	6.359	8.609	221	14.033	360	— 38·6	39	39
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	3.475	1.196	1.237	2.288	3.525	141	3.222	129	+ 9·3	25	25
Kremsthalbahn	70	70	21.659	6.120	12.299	10.387	22.686	324	19.782	283	+ 14·5	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	9.119	1.739	910	941	1.851	617	2.029	676	— 8·7	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	8.823	757	5.589	1.822	7.411	309	6.942	289	+ 6·9	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	10.874	1.129	7.790	5.175	12.965	224	10.631	183	+ 22·4	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	9.752	3.293	1.766	3.021	4.787	598	4.884	611	— 2·0	8	8
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft: Linien im Betriebe der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.	30	30	3.028	10.243	664	5.963	6.627	221	5.952	198	+ 11·6	30	30
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.459	1.417	1.068	1.316	2.384	95	1.799	72	+ 31·9	25	25
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	21.211	8.763	7.952	9.852	17.804	1.484	14.484	1.207	+ 22·9	12	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	41	41	11.734	1.328	5.360	2.093	7.453	182	6.556	160	+ 13·8	41	41
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	5.333	24.403	1.218	18.676	19.894	1.105	16.826	935	+ 18·2	18	18
Steyrthalbahn	48	48	16.700	3.612	5.030	4.530	9.560	199	10.731	224	— 11·2	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.202	18.441	194	13.002	13.196	1.320	10 533	1.053	+ 25·3	10	10
Steiermärkische Landesbahnen	26	. . .	4.741	2.183	1.156	1.416	2.572	99	. . . .	. . .	. . .	26	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	97.293	2.794	9.324	1.214	10.538	1.054	10.124	1.012	+ 4·2	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	222.241	798	34.819	930	35.749	794	30.576	679	+ 16·9	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	57.997	. . . .	6.599	. . . .	6.599	550	6.373	531	+ 3·5	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	6	6	167.029	. . . .	14.376	. . . .	14.376	2.396	13.029	2.172	+ 10·3	6	6
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	118.654	. . . .	9 594	. . . .	9.594	1.599	7.536	1.256	+ 27·3	6	5
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	13	17.567	4.084	4.227	3.733	7.960	569	6.959	535	+ 6·4	12	13
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	29.461	19.630	3.956	8.301	12.257	943	7.932	610	+ 54·6	12	13
Summe	15.758	15.648	9,461.643	6,251.612	4,919.112	13,979.437	18,898.549	1.199	17,380.639	1.111	+ 7·9	15.755	15.647
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.486	7.479	2,900.000	1,207.200	1,691.000	4,225.400	5,916.400	792	5,876.202	785	+ 0·9	7.486	7.483
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68·1	68·1	23.150	19.721	7.051	36.142	43.193	634	35.921	527	+ 20·3	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	18.500	2.950	11.100	5.900	17.000	153	13.911	125	+ 22·4	111	111
Békéser Comitatsbahnen	49	49	4.000	1.150	2.150	1.750	3.900	80	6.496	133	— 39·9	49	49
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	30.000	5.250	12.000	10.500	22.500	170	18.681	142	+ 19·7	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	5.600	2.100	2.800	4.200	7.000	109	6.334	99	+ 10·1	64	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	12.000	2.550	7.200	5.100	12.300	92	11.731	88	+ 4·5	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	9.400	4.000	4.700	5.100	9.800	172	8.759	153	+ 12·4	57	57
Felek-Fogaraser Bahn	52	. . .	7.200	1.650	3.600	3.300	6.900	133	. . . .	. . .	. . .	52	. . .
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	5.600	4.100	2.800	8.200	11.000	220	4.639	93	+136·6	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	14.500	3.350	13.250	6.750	20.000	286	18.885	270	— 5·9	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	19.800	4.050	9.900	8.100	18.000	152	16.068	136	+ 11·8	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	30.000	5.750	15.000	11.500	26.500	217	22.724	186	+ 16·7	122	122
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32	. . .	5.600	1.100	2.800	2.200	5.000	156	. . . .	. . .	. . .	32	. . .
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	6.800	1.400	3.400	2.100	5.500	137	4.865	121	+ 13·2	40	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	3.200	2.250	1.600	3.400	5.000	111	5.221	116	— 4·3	45	45
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.100	1.850	1.550	2.450	4.000	174	2.911	126	+ 38·1	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	3.100	2.750	1.900	4.100	6.000	67	5.146	57	+ 17·5	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	7.000	2 900	4.200	3.500	7.700	233	8.611	262	— 11·1	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	9.800	4.050	4.900	8.100	13.000	102	11.542	91	+ 12·1	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	1.150	270	800	350	1.150	72	1.037	65	+ 10·8	16	16
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	6.800	3.550	3.400	7.100	10.500	184	8.516	149	+ 23·5	57	57

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Mai									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach uebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
1893				1892				Differz. per Kilom. in Procent			
für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1893	1892	
Gulden				Gulden					Gulden		
											Selbständige Localbahnen.
27.623	142.470	170.093	891	26.556	126.159	152.715	800	+ 11·4	2.138	1.920	Böhmische Commercialbahnen
66.488	43.164	109.652	3.537	56.613	40.282	96.895	3.125	+ 13·2	8.489	7.500	Bozen-Meraner Bahn
9.755	36.386	46 141	1.183	10.410	56.742	67.152	1.722	— 31·3	2.839	4.133	Cilli-Wöllan
4.315	13.536	17.851	714	4.316	13.529	17.845	714	. . .	1.714	1.714	Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha
37.196	52.312	89.508	1.279	33.615	51.175	84.790	1·211	+ 5·6	3.070	2.906	Kremsthalbahn
4.390	4.268	8.658	2.886	3.643	5.525	9.168	3.065	— 5·6	6.926	7.334	Kuttenberger Localbahn
24.499	9.974	34 473	1.436	22.843	8.122	30.965	1.290	+ 11·3	3.446	3.096	Mori-Arco-Riva a./G.
28.428	29.254	57.682	995	27.765	19.997	47.762	823	+ 20·9	2.388	1.975	Mühlkreisbahn
7.717	15.883	23.600	2.950	7.400	16.379	23.779	2.972	— 0·8	7.080	7.133	Neutitscheiner Localbahn
											Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft
2.970	37.824	40.794	1.360	2.713	34.713	37.426	1.247	+ 9·1	3.264	2.993	(Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.)
4.319	4.974	9.293	372	4.331	3.997	8.328	333	+ 11·8	893	799	Radkersburg-Luttenberg L.-B.
32.028	42.087	74.115	6.176	31.179	37.950	69.129	5.761	+ 7·2	14.822	13.826	Reichenberg-Gablonz Localbahn
14.689	9.010	23.699	578	13.895	6.444	20.339	496	+ 16·5	1.387	1.190	Salzkammergut-Localbahn-Ges.
5.074	78.116	83.190	4.622	4.727	74.154	78.881	4.382	+ 5·5	11.093	10.517	Stauding-Stramberger Localbahn
18.720	20.860	39.580	825	21.700	23.870	45.570	949	— 13·0	1.980	2.278	Steyrthalbahn
707	68.022	68.729	6.873	440	58.488	58.928	5.893	+ 16·6	16.495	14.134	Swolenowes-Smečna
4.500	6.323	10.823	416	. . . . .					998	. . .	Steiermärkische Landesbahnen
											Dampftramways.
29.317	6.515	35.832	3.583	29.153	5.335	34.488	3.449	+ 3·9	8.599	8.278	Brünner Localeisenbahn-Ges.
											Dampftramway-Gesellsch. vorm.
117.211	3.111	120.322	2.674	107.257	2.799	110.056	2.446	+ 9·3	6.418	5.870	Krauss & Comp.
21.505	. . . .	21.505	1.792	22.708	. . . .	22.708	1.892	— 5·3	4.301	4.541	Innsbruck-Hall i. T., Localbahn
											Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.:
56.047	. . . .	56.047	9.341	45.897	. . .	45.897	7.650	+ 22·1	22.418	18.360	Dampftramway Wien-Nussdorf
											Neue Wiener Tramway-Gesellschaft
30.777	. . . .	30.777	5.130	24.439	. . . .	24.439	4.888	+ 4·9	12.312	11.731	(Dampftr. Westbl.-Hütteldorf)
7.889	12.264	20.153	1.679	7.289	10.321	17.610	1·355	+ 23·9	4.030	3.252	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
											Wiener Localbahnen Actien-Ges.
14.455	20.440	34.895	2.908	15.085	10.064	25.149	1.935	+ 50·3	6.979	4.644	(Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
17,936.140	66,650.599	84,586.739	5.369	16,996.542	62,320.275	79,316.817	5.069	+ 5·9	12.886	12.166	**Summe**
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
6,820.400	21,371.852	28,192.252	3.766	6,617.176	20,987.603	27,604.779	3.689	+ 2·1	9.038	8.854	a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen
											b) Privatbahnen.
31.315	166.159	197.474	2.900	32.010	157.040	189.050	2.776	+ 4·5	6.960	6.663	Fünfkirchen-Bárscer Bahn
											Localbahnen:
47.200	31.000	78.200	705	51.683	20.701	72.384	652	+ 8·1	1.692	1.565	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen
9.150	11.950	21.100	431	15.789	11.570	27.359	558	— 22·9	1.034	1.339	Békéser Comitatsbahnen
47.200	47.800	95.000	720	40.722	37.017	77.739	589	+ 22·3	1.728	1.413	Bihárer Vicinalbahn
13.800	17.900	31.700	495	15.995	13.260	29.255	457	+ 8·3	1.188	1.097	Budapest-Lájosmizse Localbahn
											Debreczin — Füzesabony — Ohát-Kócs-Polgar Localbahn
31.800	29.600	61.400	462	32.324	24.783	57.107	429	+ 7·7	1.109	1.030	
21.200	24.300	45.500	800	23.519	18.963	42.482	745	+ 7·4	1.920	1.788	Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn
16.300	17.100	33.400	642	. . . . .					1.541	. . .	Felek-Fogaraser Localbahn
11.800	39.600	51.400	1.028	10.359	18.552	28.911	578	+ 77·8	2.467	1.387	Gran—Almas-Füzitö Localbahn
50.450	44.350	94.800	1.354	52.782	43.243	96.025	1.372	— 1·3	3.250	3.293	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.
29.850	35.850	65.700	557	26.723	33.706	60.429	512	+ 8·8	1.337	1.229	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
50.900	52.900	103.800	851	49.256	40.353	89.609	734	+ 15·9	1.042	1.762	Háromszéker Localbahnen
12.800	8.700	21.500	672	. . . . .					1.613	. . .	Hermannstadt-Feleker Localb.
13.400	9.600	23.000	575	13.114	8.466	21.580	539	+ 6·7	1.380	1.294	Kaschau-Torna L.-B.
8.850	18.050	26.900	598	12.470	14.080	26.550	590	+ 1·4	1.435	1.416	Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma
7.200	15.800	23.000	1.000	6.275	6.789	13.064	567	+ 76·4	2.400	1.361	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
7.550	17.450	25.000	281	6.436	16.382	22.818	256	+ 9·8	674	614	Máros-Ludás—Bistritz Localb.
12.750	15.750	28.500	864	12.502	16.334	28.836	875	— 1·3	2.074	2.100	Máros-Vásárhely Szász-Regen
19.900	37.900	57.800	455	20.954	30.890	51.844	408	+ 11·5	1.092	979	Matraer Vicinalbahnen
3.200	3.000	6.200	388	4.320	1.771	6.091	381	+ 1·8	931	914	Mezötur-Turkever Eisenbahn
15.600	32.900	48.500	851	14.958	24.730	39.688	696	+ 22·3	2.042	1.670	Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1893	1892	Im Monate Mai 1893 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1893 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1892 im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittliche Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Mai 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Petroszény-Lupény Localb.	18	. . .	2.750	4.150	1.100	5.400	6.500	406	. . .	. . .	. . .	18	. . .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	5.800	2.050	2.900	3.100	6.000	171	8.076	231	— 26·0	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	500	1.650	150	2.350	2.500	139	909	51	+172·5	18	18
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	4.800	1.250	2.400	1.900	4.300	92	4.765	101	— 8·9	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	10.600	3.600	5.300	7.200	12.500	236	11.239	212	+ 11·3	53	53
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	5.650	6.000	5.000	12.000	17.000	283	15.387	256	+ 10·5	60	60
Szekler Bahn	39	39	5.200	2.100	2 600	3.200	5.800	149	4.595	118	+ 26·3	39	39
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	6.600	4.250	6.000	8.500	14.500	136	13.158	123	+ 10·6	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	1.000	1.050	400	2.100	2.500	78	699	22	+254·5	32	32
Torontaler Localbahnen	109	109	18.000	10.500	9.000	21.000	30.000	274	27.873	257	+ 6·6	109	109
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	3.500	1.900	2.100	1.900	4.000	125	3.499	109	+ 14·7	32	32
Vinkovce-Breska Bahn	50	50	2.150	9.000	2.600	9.900	12.500	250	7.557	151	+ 65·6	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.000	400	1.000	600	1.600	43	1.224	33	+ 30·3	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	38.000	13.500	19.000	27.000	46.000	155	34.974	118	+ 31·4	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	30.000	6.500	15.000	13.000	28.000	241	22.881	197	+ 22·3	116	116
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	98.344	158.068	56.539	279.351	335.890	875	362.810	945	— 7·4	384	380
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	4.522	26.493	2.688	48.102	50.790	751	76.273	1.128	— 33·4	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	47.698	38.082	15.725	57.511	73.236	620	64.984	550	+ 12·7	118	118
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	134.448	230.284	147.766	562.372	710.138	1.010	607.877	865	+ 16·8	703	703
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	47.208	49.251	30.100	76.920	107.020	329	87.380	269	+ 22·3	325	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	822	8.794	261	9.335	9.596	251	9.403	246	+ 2·0	38·3	38·3
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	6.048	13.735	6.229	32.003	38.232	311	32.305	263	+ 18·3	123	123
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	112.546	1.540	18.490	1.335	19.825	469	16.209	384	+ 22·1	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	44.343	2.609	4.897	1.328	6.225	778	5.079	635	+ 22·5	8	8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.996	13.255	831	16.229	17.060	517	18.580	563	— 8·2	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	6.657	920	1.713	1.293	3.006	177	3.217	189	— 6·4	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	. . .	5.890	383	1.791	415	2.206	82	. . .	. . .	. . .	27	. . .
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.611	459	227	315	542	159	837	246	— 35·4	3·4	3·4
Kesmárk—Szepes-Béla Localb.	9	. . .	1.982	1.470	501	612	1.113	124	. . .	. . .	. . .	9	. . .
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	2.759	2.011	916	1.639	2.555	255	2.266	227	+ 12·3	10	10
Löcsethalbahn	13	. . .	3.376	1.020	1.084	2.191	3.275	252	. . .	. . .	. . .	13	. . .
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	58·8	8.110	11.892	1.606	14.721	16.327	260	15.459	263	— 1·1	60·6	58·8
Poprádthalbahn	14	14	5.621	3.509	1.477	2.974	4.451	318	3.608	258	+ 23·3	14	14
Szamosthalbahn	222	222	32.630	10.614	21.806	24.552	46.358	209	42.547	192	+ 8·9	222	222
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	. . .	19	2.742	11	890	901	155	. . .	. . .	. . .	5·8	. . .
Summe	12.248	12.082	3,830 480	1,928.975	2,196.309	5,618.480	7,814.789	638	7,593.870	629	+ 1·4	12.248	12.082
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	15.758	15.648	9,461.643	6,251.612	4,919.112	13,979.437	18,898.549	1.199	17,380.639	1.111	+ 7·9	15.755	15.647
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.248	12.082	3,830.480	1,928.975	2,196.309	5,618.480	7,814.789	638	7,593.870	629	+ 1·4	12.248	12.082
Hauptsumme	28.006	27.730	13,292.123	8,180.587	7,115.421	19,597.917	26,713.338	954	24,974.509	901	+ 5·9	28.003	27.729
Oesterreichische													
Achenseebahn *)	4·5	3·48	1.570	57	1.274	160	1.434	319	1.052	301	+ 6·0	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg **)	3·8	4·1	1.652	123	2.177	134	2.311	608	2.877	702	— 13·4	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	28.667	47	9.853	53	9.906	1.801	7.861	1.429	+ 26·0	. . .	. . .
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin **)	105	105	9.877	4.146	5.279	12.590	17.869	170	11.698	111	+ 53·0	105	105
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	25 467	19.934	26.399	75.026	101.425	377	84.651	311	+ 21·2	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen: Doboj-Dolnja Tuzla ***)	62	67	5.400	8.564	2.302	10.009	12.311	199	8.395	125	+ 59·2	66	67
Metkovic-Mostar-Sarajevo	178	178	24.536	3.857	10.316	18.249	23.565	160	28.638	161	— 0·6	178	178

*) Der Betrieb wurde am 10. Mai 1893 eröffnet; im Jahre 1892 am 15. Mai.
**) Der Betrieb wurde am 10. Mai 1893 eröffnet; im Jahre 1892 am 8. Mai.
***) Ab 1. Mai 1893 wird die 5 km lange Strecke Dolnja Tuzla-Simin Han nur als Schleppbahn für den Frachtenverkehr benützt.

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Mai 1893 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1892 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 5 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
3.750	19.850	23.600	1.314	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3 154	. . .	Petroszény-Lupény Localbahn
11.350	14.450	25.800	737	15.418	19.306	34.724	992	— 25·7	1 769	2.381	Puszta Tenyö—Kun - Szt. Marton
775	13.625	14.400	800	558	9.298	9.856	547	+ 46·3	1.920	1.313	Ruma-Vrdnik Localbahn
10.700	8.700	19.400	415	12.535	7.544	20.077	428	— 3·5	991	1.027	Somogy-Szobb-Bárcser Bahn
25.100	27.600	52.700	994	24.693	26 138	50.831	959	+ 3·6	2.386	2.302	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
22.000	53.800	75.860	1.263	18.288	50.067	68.355	1139	+ 10·9	3.031	2.734	Száthmar-Nagybányaer Localb.
11.700	11.400	23.100	592	9.786	8 651	18.437	473	+ 25·2	1.421	1.135	Székler Bahn
24.150	31.850	56.000	523	23.949	28.694	52.643	492	+ 6·3	1.255	1.181	Szilágyságer Eisenbahn
1.380	6.620	8.000	250	1.298	10.491	11.789	369	— 32·2	600	886	Taraczthal-Bahn
40.100	61.300	101.400	930	39.071	55.567	94.638	870	+ 6·9	2.232	2.088	Torontaler Localbahnen
9.050	12.750	21.800	681	10.710	8.223	18.933	592	+ 15·0	1.634	1.421	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
13.700	38.100	51.800	1.036	11.790	25.561	37.351	747	+ 38·7	2.486	1.793	Vinkovce-Brcskaer Bahn
4.250	2.600	6.850	185	2.940	1.817	4.757	128	+ 44·5	444	307	Warasdin-Golubovecer Localb.
75.700	103.800	179.500	604	78.508	74.901	153.409	517	+ 16 8	1.450	1.240	Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)
53.200	54.500	107.700	927	46.351	51.467	97.818	843	+ 10·0	2.225	2.003	Zagorianer Bahn
											II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
225.041	1,312.615	1,537.656	4.005	224.564	1,457.089	1,681.653	4.425	— 9·5	9.612	10.620	Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungarische Strecken
9.921	173.767	183.688	2.717	7.972	332.849	340.821	5.042	— 46·1	6.521	12.101	Mohács-Fünfkirchner Bahn
66.636	265.162	331.798	2.811	61.363	235.660	297.023	2.517	+ 11·7	6 746	6.040	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B
615.864	2,317.003	2,932.867	4.172	566.992	2,027.813	2,594.805	3.691	+ 13·0	10.013	8.858	Südbahn-Gesellschaft ungarische Linien
											Selbstständige Localbahnen:
130.370	337.170	467.540	1.438	129.000	247.150	376.150	1.157	+ 24·3	3.441	2.777	Arader u. Csánader vereinigte E.
											Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.)
1.126	44.646	45.772	1.195	1.251	43.938	45.189	1.179	+ 1·4	2.868	2.830	Vicinalbahn
25.662	132.471	158.133	1.286	27.297	128.518	155.815	1.267	+ 1·5	3.086	3.041	Bárcs-Pakracer Eisenbahn
70.864	4.673	75.537	1.789	59.193	4.250	63.443	1.503	+ 19 0	4.295	3.610	Budapester Localbahnen
16.944	5.490	22.434	2 804	14 261	5.348	19.609	2.451	+ 14·4	6.730	5.882	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
3.446	64.145	67.591	2.048	2.762	64.376	67.138	2.034	+ 0·7	4.916	4.882	Gölnitzthal-Bahn
7.715	5.649	13.364	786	7.893	6.317	14.210	836	— 6·0	1.886	2 006	Güns-Steinamanger Vicinalbahn
6.201	1.583	7.784	288	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	692	. . .	Haraszti-Ráczkeve Localbahn
913	2.443	3.356	987	978	2.441	3.419	1.006	— 1·9	2.369	2.414	Holics-Gödinger Localbahn
1.815	2.301	4.116	457	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.097	. . .	Késmárk—Szepes-Béla Localb.
3.733	8.548	12.281	1.228	4.406	5.681	10.087	1.009	+ 21·7	2.947	2.422	Keszthély-Balaton Szt. György Lb.
4.738	5.328	10.066	774	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.858	. . .	Lócsethalbahn
6.138	72.287	78.425	1.294	4.212	69.198	73.410	1.248	+ 3·7	3.106	2.995	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
5.839	13.756	19 595	1.400	5.195	12.598	17.793	1.271	+ 10·2	3.360	3.050	Poprádthalbahn
88.855	119.574	208.429	939	86.021	106.837	192.861	859	+ 8·1	2.253	2.085	Szamosthalbahn
39	3.590	3.620	626	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.502	. . .	Terret-Kowacsnaer Bahn
8,881.380	27,402.657	36,284.037	2.962	8,558.625	26,654.021	35,212.646	2.914	+ 1·6	7.109	6.994	**Summe**
											Recapitulation.
17,936.140	66,650.599	84,586.739	5.369	16,996.542	62,320.275	79,316.817	5.069	+ 5·9	12.886	12.166	**Summe der österr. Eisenbahnen**
8,881.380	27,402.657	36,284.037	2.962	8,558.625	26,654.021	35,212.646	2.914	+ 1·6	7.109	6.994	**Summe der ungar. Eisenbahnen**
26,817.520	94,053.256	120,870.776	4.316	25,555.167	88,974.296	114,529.463	4.130	+ 4·5	10.358	9.912	**Hauptsumme**
											Zahnradbahnen.
1.274	160	1.434	. . .	983	69	1.052	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
2.177	134	2.311	. . .	2.873	4	2.877	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
17.738	53	17.791	. . .	13.012	9	13.021	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)
											Herzegowinaer Eisenbahnen.
19.466	53.428	72.894	694	16.330	43.423	59.753	569	+ 22·0	1.666	1.366	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
101.235	337.833	439.068	1.632	86.982	259.539	346.521	1.288	+ 26·7	3.917	3.091	K. u. k. Bosna-Bahn
											Bosn.-Herzegow.Staatsbahnen.
10.655	45.226	55.881	847	11.210	33.897	45.107	673	+ 25·9	2.033	1.615	Dobej—Simin-Han
32.465	92.324	124.789	701	29.351	88.423	117.774	662	+ 5·9	1.682	1.589	Metković-Serajevo

Mehl, Fassdauben, Südfrüchte, Wein und Zucker, und zwar hauptsächlich von und nach den Seehäfen Triest und Fiume, hervorgerufen.

Von den Local- und Pachtbahnen erzielten die Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg, ferner die Bárcs-Pakraczer Bahn schliessliche Mehreinnahmen.

Die Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter, Leoben-Vordernberger und Graz-Köflacher Bahn, ferner die Localbahn Cilli-Wöllan und die Vicinalbahn Güns-Steinamanger schliessen im Frachtenverkehre mit Ausfällen ab.

Die Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Mödling-Hinterbrühl weisen eine Mehreinnahme von fl. 553, resp. fl. 762 aus.

Eisenbahn Wien-Aspang. Bei Vergleichung der für den Monat Mai 1893 ausgewiesenen Ergebnisse mit jenen des Vorjahres zeigt sich eine Mehreinnahme von fl. 4386 im Personen- und fl. 1406 im Güterverkehre, zusammen sonach fl. 5792, was einer Steigerung um 10·3 pCt. entspricht.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von der Station Nakři-Netolic der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger zur Stadt Netolic. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 22. Juni die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich des von Dr. Ottokar Kudrna, Advocaten in Netolic, und Consorten vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Nakři-Netolic der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger zur Stadt Netolic im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten.
[H.-M.-Z. 31.321.]

Industriebahn Lupków—Cisna. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die Trassenrevision der von den Reichsrathsabgeordneten Stanislaus Klucki und Dr. Ferdinand Ritter Czecz von Lindenwald projectirten normalspurigen Industriebahn von der Station Lupków der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn nach Cisna für den 13. Juli angeordnet und mit der Leitung der Commission den Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 13.295.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Bodenbach—Komotau: Industriegeleise in der Station Eisenberg: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Komotau hat die politische Begehung rücksichtlich des Projectes einer von der Station Eisenberg der Dux-Bodenbacher Bahn abzweigenden, zu den Kohlenwerken der Gebrüder Grobmann in Wisterschan führenden Schleppbahn für den 12. Juli anberaumt, und mit der Leitung der Commission einen Functionär der Bezirkshauptmannschaft betraut. [G.-I.-Z. 12.989.]

Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald. (Erweiterung des Stationsplatzes und des Aufnahmsgebäudes in Gablonz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gablonz hat die politische Begehung des Projectes für die Erweiterung des Stationsplatzes und Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Gablonz für den 11. Juli anberaumt und mit der Leitung der Commission einen Functionär der Bezirksbauptmannschaft betraut.
[G.-I.-Z. 13.445.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Erweiterung der Station Laibach anlässlich der Einmündung der Unterkrainer Bahnen: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Station Laibach, anlässlich der Einmündung der Unterkrainer Bahnen für den 15. Juli anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Regierungsrath Edler von Rüling betraut.
[G.-I.-Z. 12.741.]

— (Linie Steinbrück—ungar. Landesgrenze: Blechbrücken-Reconstructionen.) Die Projecte für die Reconstruction, bezw. Auswechslung von 27 Blechbrücken der Linie Steinbrück—ungar. Landesgrenze wurden zur Ausführung genehmigt. [5. Juni, Z. 29.166.]

Localbahn Kapfenberg-Seebach-Au. (Pläne für eiserne Brücken.) Die Projecte für 9 im Zuge der obgenannten Localbahn herzustellende eiserne Brücken erhielten die handelsministerielle Genehmigung. [13. Juni, Z. 24.496.]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Linie Wien—Wr.-Neudorf: Betriebsausweiche in km 0·3 bis 0·5.) Auf Grund des Ergebnisses der am 30. Mai abgehaltenen Localcommission wurde für die Errichtung einer Betriebsausweiche in km 0·3—0·5 der Localbahn Wien—Wr.-Neudorf auf Südbahngrund der Bauconsens ertheilt.
[21. Juni, Z. 32.207.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 27. und 29. Mai fand behufs Wiedererprobung neuerlich die technisch-polizeiliche Prüfung der sieben nachbeschriebenen, auf den Linien der Oesterr. Staatsbahnen verwendeten Locomotiven statt. 1. Personenzugs-Locomotive mit Schlepptender, Inventar-Nummer 1825, Serie II/b, welche im Jahre 1862 in der Locomotivfabrik G. Sigl gebaut, und deren Kessel im Jahre 1873 in der Locomotivfabrik Floridsdorf neu erbaut, am 13. Februar 1877 erprobt und am 18. Mai 1892 revidirt worden ist. Die Locomotive besitzt im Ganzen 3 Aehsen, von welchen die zweite die Triebachse ist; Laufachsen ist eine vorhanden, welche vorne situirt ist; die 2. und 3. Achse sind mit einander gekuppelt. Die Maschine hat aussen liegende Cylinder und aussen liegende Frames; die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist innen liegend und die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch 6 Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blasrohr, Hilfsgebläse, 2 Injectoren nach Anschütz & Schluh, Sandstreuapparat, Vakuum-Bremse und Tenderspindelbremse, Dampfheizungs-Einrichtung und Kolb-Rauchfang mit Rosette. Die Spurweite ist die normale, das Totalgewicht 33·5 t; die concessionirte Dampfspannung beträgt 8 Atmosphären. Bei der mit dieser Locomotive am 27. Mai auf der 7·5 km langen Strecke Zimnawoda—Mszana unternommenen Probefahrt wurde eine maximale Geschwindigkeit von 75 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 42 km per Stunde erreicht. 2. Personenzugs-Locomotive mit Schlepptender, Inventar Nr. 1826, Serie II/b, wurde im Jahre 1861 in der Locomotivfabrik G. Sigl in Wien gebaut und mit der Fabrikationsnummer 32 versehen. Der Kessel dieser Locomotive wurde am 22. April 1886 gebaut, und am 10. December 1891 revidirt. Die Bauart dieser Locomotive ist gleich mit jener der vorbeschriebenen Locomotive, Inventar Nr. 1825, und wurde bei der mit Ersterer am 27. Mai auf der Strecke Mszana—Zimnawoda vorgenommenen Probefahrt eine maximale Geschwindigkeit von 66 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 45 km per Stunde erzielt. 3. Personenzugs-Locomotive mit Schlepptender, Inventar Nr. 2238, Serie II/b, wurde im Jahre 1871 in der Locomotivfabrik von E. Kessler in Esslingen gebaut und mit der Fabrikationsnummer 1111 versehen. Der Kessel derselben wurde im Jahre 1887 in der Maschinenfabrik der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft unter Nr. 174 neu erbaut, am 21. März 1888 erprobt und am 22. März 1893 revidirt. Die Bauart dieser, auch mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüsteten Locomotive ist dieselbe, wie bei der Locomotive mit dem Inventar-Nr. 1825, nur ist der Rauchfang nach dem System Elsner ausgeführt. Das Totalgewicht beträgt 36.05 t, die concessionirte Dampfspannung 9 Atmosphären. Die mit dieser Locomotive am 27. Mai unternommene Probefahrt fand auf der 8·7 km langen Strecke Lemberg—Zimnawoda statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 75 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 54 km per Stunde erreicht. 4. Personenzugs-Locomotive mit Schlepptender, Inventar-Nr. 2246, Serie II/b, wurde im Jahre 1881/82 in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt gebaut, und mit der Fabrikationsnummer 2596 versehen; der Kessel derselben wurde am 5. Jänner 1882 erprobt und am 9. Februar 1892 revidirt. Die Bauart ist mit Ausnahme des

gusseisernen Cylinderrauchfanges mit Funkensieb dieselbe wie bei der Locomotive mit der Inventar-Nr. 1825. Das Totalgewicht beträgt 37·3 t und die concessionirte Dampfspannung 9 Atmosphären. Bei der am 29. Mai auf der Strecke Lemberg—Zimnawoda vorgenommenen Probefahrt wurde eine maximale Geschwindigkeit von 75 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 58 km per Stunde erzielt. 5. Personenzugs-Locomotive mit Schlepptender, Inventar Nr. 2248, Serie II/b, wurde im Jahre 1881/82 in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt gebaut und trägt die Fabrikationsnummer 2598; deren Kessel wurde am 17. Jänner 1882 erprobt und am 9. Februar 1892 revidirt. Die Bauart dieser, auch mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüsteten Locomotive, ist dieselbe, wie bei der Locomotive mit dem Inventar-Nr. 1825, nur ist der Rauchfang nach dem System Elsner ausgeführt. Das Totalgewicht der Locomotive beträgt 37 3 t, die concessionirte Dampfspannung 9 Atmosphären. Die am 29. Mai unternommene Probefahrt fand auf der Strecke Zimnawoda—Lemberg statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 72 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 54 km per Stunde erreicht. 6. Personenzugs-Locomotive mit Schlepptender, Inventar Nr. 1237, Serie II/b, wurde im Jahre 1871 in der Locomotivfabrik E. Kessler in Esslingen gebaut und mit der Fabrikationsnummer 1110 versehen; deren Kessel wurde im Jahre 1890 in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt unter Nr. 3432 neu erbaut und am 6. Februar 1891 erprobt. Die Bauart ist — mit Ausnahme des Rauchfanges — dieselbe, wie bei der Locomotive mit dem Inventar Nr. 1825; der Rauchfang ist aus Gusseisen, von cylindrischer Form und mit einem Funkenfänger mit Sieb verseben. Das Totalgewicht dieser, auch mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüsteten Locomotive beträgt 36·05 t, die concessionirte Dampfspannung 9 Atmosphären. Bei der auf der Strecke Lemberg—Zimnawoda am 27. Mai vorgenommenen Probefahrt wurde mit dieser Locomotive eine maximale Geschwindigkeit von 75 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 55 km per Stunde erreicht. 7. Lastzugs-Locomotive mit Schlepptender, Inventar Nr. 4065, Serie III/b, wurde im Jahre 1862 in der Locomotivfabrik G. Siegl in Wien gebaut und mit der Fabrikationsnummer 385 versehen. Der Kessel dieser Locomotive wurde im Jahre 1873 von E. Kessler in Esslingen neu erbaut, im Jahre 1876 auf dieser Locomotive montirt und am 10. December 1891 erprobt. Die Locomotive besitzt im Ganzen 3 Achsen, von welchen die 2. die Triebachse ist; die 1., 2. und 3. Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschine hat aussen liegende Cylinder, aussen liegende Frames; die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist innen liegend und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch 6 Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und ist die Locomotive ausserdem noch versehen mit variablem Blasrohr, Hilfsgebläse, 2 Injectoren nach Anschütz & Schluh, Sandstreuapparat, Tenderspindelbremse und Rauchfang nach Kessig. Die Spurweite ist normal. Das Totalgewicht der Locomotive beträgt 35·65 t, die concessionirte Dampfspannung 8 Atmosphären. Die mit dieser Lastzugs-Locomotive am 27. Mai auf der Strecke Zimnawoda—Lemberg unternommene Probefahrt ergab eine maximale Geschwindigkeit von 56 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 40 km per Stunde. Nachdem sämmtliche sieben Locomotiven selbst bei der erreichten grössten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang zeigten, obwaltete aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand, dieselben für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Oesterr. Staatsbahnen zu verwenden.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Békes-Csanáder Localbahnen. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny“ Nr. 76 vom 25. Juni 1893 und dessen darauf folgende Nummern verlautbaren den Wortlaut der vom kgl. ungar. Handelsminister sub Z. ad 40.731 ex 1893 erflossenen Concessionsurkunde für die projectirte Békes-Csanáder Localbahnen, d. i. der im Bereiche der Comitate Békes und Csanád mit Berührung des Comitates Csongrád zu erbauenden Linien Szentes—Orosháza—Mezöhegyes und Szörhalom (Kis-Szénás)—Nagy-Kondoros (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 ex 1892). Die 72·2 km lange Hauptlinie Szarvas—Orosháza—Mezöhegyes zweigt in Verlängerung der Flügelbahn Mezö—Tur—Szarvas der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungarischen Staatsbahnen von der Endstation Szarvas ab und verbindet diese in der Station Orosháza mit deren Hauptlinie Nagyvárad—Eszék—Villány, und von Orosháza aus in der Station Mezöhegyes mit den Linien Szeged—Arad und Mezöhegyes—Kétegyháza der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahn, während deren 8·8 km lange Flügelbahn von der zukünftigen Station Szörhalom (Kis-Szénás) der Theilstrecke Szentes—Orosháza abzweigend, vorläufig bis Nagy-Kondoros führen wird. Das effective Baucapital des insgesammt 81 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden Betriebsnetzes ist mit 2,340.000 fl. ö. W. bemessen. Die Concessionäre der Békes—Csanáder Localbahnen sind die Berliner Bauunternehmungs- und Bankfirma Soenderop & Comp. und der Budapester Ingenieur Michael Pollacsek. Nebst den entsprechend zu erweiternden gemeinsamen Stationen Szentes, Orosháza und Mezöhegyes sind als Stationen für den allgemeinen Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr Trefort-Major (Kreuzungsstation), 350 m lang, Kis-Szénás (Abzweigungs- und Wasserstation), 400 m lang, Nagy-Szénás, 350 m lang, Kardoskut (Kreuzungsstation), 350 m lang, Tót-Komlós (Wasserstation), 400 m lang, Pitváros (Kreuzungsstation) 350 m lang, Nagy-Kardoros, 300 m lang, und als Haltestellen und für den Wagenladungs-Güterverkehr Pálmatér, 250 m lang, Nagy-Majlát, 250 m lang, und Csáko, 250 m lang, einzurichten.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 19. Juni, Z. 43.798, dem Budapester Einwohner Adolf Fekete im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für

a) eine von der Station Nagy-Szombat (Tyrnau) der Linien Pozsony—Nagy-Szombat—Galgócz-Lipótvár (Pressburg—Tyrnau—Freistadtl-Leopoldstadt) und Szered—Nagy-Szombat abzweigende, über Bogdány, Selpöcz, Istvánlak, Bélaház, Binócz und die Gemarkung der Gemeinde Szomolány bis Nádas führende,

b) eine von der Station Sarluska-Üzbégh (Nächst Nyitra [Neutra]) der Linie Tót-Megyer—Nagy-Bélicz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Andacs, Lazács, Elecske, Felsö-Récsény und die Gemarkung der Gemeinde Kelcsény in der Station Galgócz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt) mit der Linie a) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Waarenverkehr im Jahre 1892.) Dem officiellen statistischen Ausweise der kgl. Ungarischen Staatsbahnen über den Waarenverkehr im Laufe des Betriebsjahres 1892 zufolge wurden im Ganzen 14·877 Millionen Tonnen befördert (Plus gegen das Vorjahr 0·448 Millionen Tonnen); die Einnahme war 52·489 Millionen Gulden (gegen 50·417 Millionen Gulden im Vorjahre), daher Plus 2·072 Millionen Gulden. — Auf die Leistungseinheiten reducirt beträgt die Einnahme per Tonne pro 1892 fl. 3·53, 1891 fl. 3·49; per Tonnenkilometer pro 1892 2·00 kr., 1891 1·99 kr. — Die Gesammtleistung im Waarenverkehre war 2618 Millionen Tonnenkilometer (gegen 2518 Millionen im Jahre 1891); eine Tonne Waare durchlief durchschnittlich 176 Kilometer im Jahre 1892 (gegen 174 Kilometer im Jahre 1891). — Von obigen 14·877 Millionen Tonnen entfielen auf die Aufgabe im Localverkehre 8·614 (gegen 7·484), an fremden Bahnen 2·825 (3·179), auf ausländischen Bahnen 0·588 (0·566), zusammen 12·028 (11·220) Millionen Tonnen; auf die Abgabe von fremden Bahnen 2·134 (2·227), von ausländischen Bahnen 0·355 (0·427), zusammen 2489 (2·655); auf den Transitverkehr 0·359 (0·554) Millionen Tonnen. Totale 14·877 Millionen Tonnen (14·429). — Nach Waarenclassen fallen in die I. Classe 0·394 Millionen Tonnen (gegen 0·390), in die II. Classe 1·876 (gegen 1·772), auf voluminöse Waaren 0·103 (gegen 0·096), auf ermässigte Waggonladungen und nach Ausnahmstarifen befördert 12·504 Millionen Tonnen (gegen 12·171 Millionen Tonnen). — Auf Eilgüter kamen 117.399 Tonnen, fl. 1,565.662 (gegen 114.162 Tonnen, fl. 1,506.507 im Vorjahre). — Der Cerealienverkehr war 3,344.095 Tonnen (gegen 3,269.690 im Jahre 1891), wovon auf den Auslandsverkehr 349.544 Tonnen (gegen 334.788 Tonnen im Vorjahre) entfallen.

Südbahn-Gesellschaft. (Eisenbahnwerkstätte in Stuhlweissenburg.) Die von der Südbahn-Gesellschaft auf Wunsch des kgl. ungar. Handelsministers in Stuhlweissenburg errichtete Reparaturwerkstätte hat — wie aus Budapest berichtet wird — fortwährend vollauf Beschäftigung. In derselben sind seit der am 1. Jänner 1892 erfolgten Inbetriebsetzung nahe an 200 Arbeiter ununterbrochen thätig, und erweist sich die Einrichtung der Werkstätte den Anforderungen vollkommen entsprechend, sowie für den Betrieb der ungarischen Linien der Gesellschaft als zweckmässig.

Verschiedene Mittheilungen.

Bozen-Meraner Bahn. (Generalversammlung.) Am 20. Juni wurde unter Vorsitz des Vice-Präsidenten Dr. Wilhelm Freiherrn von Berger und im Beisein des landesfürstlichen Commissär-Stellvertreters, k. k. Ministerial-Concipisten Oscar Freiherrn von Pusswald, die 11. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Bozen-Meraner Bahn abgehalten. Der pro 1892 vorgelegte Geschäftsbericht macht zunächst Mittheilung über die im Sinne des vorjährigen Generalversammlungsbeschlusses erfolgte Aufnahme einer neuen vierpercentigen Prioritäts-Anleihe von 1·7 Millionen Gulden und der auf Grund dieser Anleihe durchgeführten Unificirung der unter verschiedenen Titeln bestandenen finanziellen Verpflichtungen des gesellschaftlichen Unternehmens und geht sodann zur Darlegung der im abgelaufenen Jahre erzielten geschäftlichen Ergebnisse der Gesellschaftsbahn über. Im Jahre 1892 wurden im Ganzen fl. 251.409 eingenommen. Gegenüber dem Vorjahre zeigt sich eine namhafte Steigerung der Personenfrequenz und eine mässige Abnahme der Güterbewegung. Die Betriebsausgaben betrugen fl. 118.718. Die vorgelegte Betriebsrechnung weist einen Ueberschuss von fl. 121.464 aus, wovon nach Bestreitung von Zinsen, Amortisationsquoten und statutarischen Dotirungen ein Betrag von 50.625 verfügbar bleibt, welcher, entsprechend dem Antrage des Verwaltungsrathes, zur Vertheilung einer Dividende von fl. 4½ per Actie, u. zw. vom 1. Juli ab Verwendung findet. Ein Antrag des Verwaltungsrathes auf Ermächtigung desselben zur Verpachtung des Bahnbetriebes wird im Wesentlichen folgendermassen begründet: Die hauptsächliche Absicht, welche mit der eigenen Betriebsführung verbunden war, lag darin, dass die Verwaltung bezüglich der Massnahmen zur Entwicklung des Verkehrs vollkommen freie Hand behalten und andererseits auch die genaue Kenntniss des Einnahmen- und Ausgaben-Verhältnisses beim Bahnbetriebe erlangen wollte. Dieser Zweck sei, nachdem die Verkehrsausweise der letzten Jahre eine ziemliche Stabilität zeigen, auch vollkommen erreicht worden. Andererseits könne sich jedoch der Verwaltungsrath auch der Erwägung nicht verschliessen, dass durch die unabweisbare Ausdehnung und Vermehrung der Verkehre auf den Linien der Gesellschaftsbahn die Controle bei dem gegenwärtigen Personalstande eine immer schwierigere und die Geschäftsführung überhaupt eine complicirtere und kostspieligere werden müsse. Hiezu komme noch der Umstand, dass die Gesellschaft in Bezug auf die Berücksichtigung ihrer Verkehrs-Interessen in so mancher Hinsicht auf den guten Willen der grossen Anschlussbahn angewiesen ist. Unter diesen Verhältnissen musste der Verwaltungsrath die Verpachtung des Bahnbetriebes ins Auge fassen, insoferne diese unter solchen Bedingungen durchzuführen wäre, dass für die zu gewärtigenden Leistungen eine Mehrbelastung der Gesellschaft nicht eintritt. Es wird sohin beantragt: „Die Generalversammlung ermächtigt den Verwaltungsrath zum Abschlusse eines Uebereinkommens über die Verpachtung des Betriebes der gesellschaftlichen Bahnlinie, vorbehaltlich statutenmässiger Genehmigung durch die Generalversammlung.“ Der Antrag wurde ohne Discussion einstimmig angenommen. In gleicher Weise erfolgte die Genehmigung eines weiteren Antrags des Verwaltungsraths, betreffend die Einführung eines neuen Dienstregulativs für die Beamten und Diener der Bozen-Meraner Bahn. In den Verwaltungsrath wurden Johann Fischer, Dr. Josef Frühwald und Ferdinand Gross wieder und Sigismund Schwarz neugewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Seine Excellenz Graf Anton Brandis zum Präsidenten und Dr. Wilhelm Freiherr v. Berger zum Vice-Präsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen. (Generalversammlung.) Am 27. Juni wurde im Beisein des Regierungsvertreters, k. k. Ministerial-Vice-Secretärs Dr. August Weeber, die 13. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen abgehalten. Bei derselben waren 12 Actionäre anwesend, welche theils im eigenen, theils im Vollmachts-Namen 99.800 Actien vertraten. Die Anträge des Verwaltungsrathes über die Verwendung des im Jahre 1892 erzielten Reingewinnes per 3,935.189 Frcs. wurden gutgeheissen und beschlossen, dem Amortisationsfonde 280.000 Frcs., dem Erneuerungsfonde wie im Vorjahre 400.000 Frcs., sodann eine ausserordentliche Dotation von 200.000 Frcs. demnach zusammen 600.000 Frcs. und dem ordentlichen Reservefonde 184.054 Frcs. zuzuweisen, von dem Reste per 2,871.134 Frcs. eine Dividende von 26 Frcs. per Actie zu bezahlen und die verbleibenden 271.134 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen. Weiters wurde die vom Verwaltungsrathe vorgeschlagene Abänderung der §§ 14, 25 und 49 der Statuten gutgeheissen. Schliesslich wurden die austretenden Mitglieder des Verwaltungsrathes: Carl Abegg-Arter, Director Dr. J. Joli und Director Dr. G. Siemens wieder- und vorbehaltlich der Genehmigung der beschlossenen Statutenänderungen durch die Regierung, Consul E. Gutmann und General-Consul a. D. Ritter von Krapf neugewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXXVIII. Stückes.) Das am 7. Juli herausgegebene LXXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2254: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 2. Juli 1893, Z. 6030, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Rindvieh aus dem ungarischen Comitate Eisenburg nach Salzburg.

Nr. 2255: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 1. Juli 1893, Z. 52.986, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach Galizien.

Nr. 2256: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 2. Juli 1893, Z. 9254, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach Käruten.

Nr. 2257: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 3. Juli 1893, Z. 10.459, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach Schlesien.

Nr. 2258: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 5. Juli 1893, Z. 46.006, betreffend die Behebung der mit der Kundmachung vom 23. Juni 1893, Z. 43.203, angeordneten Beschränkung der Einfuhr (des Eintriebes) von Rindern aus dem Comitate Eisenburg (Vas) in Ungarn nach Niederösterreich.

— (Inhalt des LXXXIX. Stückes.) Das am 8. Juli herausgegebene LXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2259: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 2. Juli 1893, Z. 17.183, betreffend das Verbot der Einbringung von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Comitate Syrmien (Szerém) in Croatien-Slavonien nach Steiermark.

Nr. 2260: Bekanntmachung der kgl. Regierung für Oberbayern, Kammer des Innern, vom 19. Juni 1893, Z. 21.038, betreffend die Bestimmung des kgl. bayerischen Nebenzollamtes II Hintersee (Hirschbichl) für den Verkehr mit Wiederkäuern und Schweinen aus Oesterreich-Ungarn, bezw. aus Salzburg nach Oberbayern.

— (Inhalt des XC. Stückes.) Das am 10. Juli herausgegebene XC. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2261: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 5. Juli 1893, Z. 9439, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Rindern aus dem Comitate Eisenburg (Vas) in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 2262: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 4. Juli 1893, Z. 17.248, betreffend die Aufhebung der Beschränkung bezüglich der Einfuhr von Rindern aus dem Comitate Eisenburg (Vas) in Ungarn nach Steiermark.

Nr. 2263: Bekanntmachung des kgl. preuss. Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 3. Juli 1893, Z. 743, betreffend die Einfuhr von lebenden Rindern und Schweinen aus Oesterreich-Ungarn in Schlachthäuser des Deutschen Reiches.

Notiz: Ein- und Durchfuhrverbot für Klauenthiere aus dem Comitate Syrmien nach Bosnien und Herzegowina.

— (Inhalt des XCI. Stückes.) Das am 11. Juli herausgegebene XCI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2264: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 4. Juli 1893, Z. 10889, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach der Bukowina.

Nr. 2265: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 6. Juli 1893, Z. 8663, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach Krain.

Nr. 2266: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 6. Juli 1893, Z. 8842, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Rindern aus dem Comitate Eisenburg in Ungarn nach Krain.

Nr. 2267: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 3. Juli 1893, Z. 22.786, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn, Croatien und Slavonien nach Mähren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Tarifen, bezw. Frachtsätzen.

Unter Bezugnahme auf die Kundmachungen vom 13. Mai und 12. Juni 1893 — enthalten im Verordnungs-Blatte Nr. 57 vom 18. Mai und Nr. 68 vom 15. Juni 1893 — wird die Giltigkeit der bezüglichen Tarife, bezw. Frachtsätze bis 31. August 1893 verlängert.

Wien, am 8. Juli 1893. [578]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Bayerisch - Württembergisch-Pfälzischer Personen-Verkehr.

Einführung des IV. Nachtrages.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1893 gelangt ein IV. Nachtrag zu dem Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden zwischen Wien, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Stationen der Bayer. Staatseisenbahnen und Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits, giltig vom 1. August 1893 zur Einführung.

Wien, am 11. Juli 1893. [579]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausgabe ermässigter Arbeiter-Tour- und Retourkarten III. Cl. Bielitz—Pewel mała.

Ab 14. Juli 1893 gelangen im Einvernehmen mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen in der Station Bielitz Arbeiter-Tour- und Retourkarten III. Cl. Bielitz—Pewel mała zum ermässigten Preise von 42 kr. pro Karte zur Ausgabe.

Diese lediglich für Arbeiter und Arbeiterinnen, welche in Pewel und Umgebung wohnen und in den Fabriken von Bielitz und Biala beschäftigt sind, bestimmten Fahrkarten berechtigen auf der Hinfahrt bezüglich der Strecke Bielitz—Saybusch nur zur Benützung des an jedem einem Sonn- und Feiertage vorausgehenden Werktage verkehrenden Arbeiterzuges Nr. 1347, auf der Rückfahrt bezüglich der Strecke Saybusch—Bielitz an jedem einem Sonn- und Feiertage nachfolgenden Werktage nur zur Benützung des Personenzuges Nr. 1326; auf der Strecke der k. k. Staatsbahnen zur Benützung des Personenzuges Nr. 1216.

Die Lösung dieser Tour- und Retourkarten, welche mit einer zweitägigen Giltigkeitsdauer (Sonn- und Feiertage nicht mitgerechnet) ausgestattet sind, hat durch die Arbeitgeber der betreffenden Arbeiter bei der Personencassa in Bielitz, und zwar am Vormittage desjenigen Tages, an welchem der bezeichnete Arbeiterzug verkehrt, bezw. auch an dem diesem Tage vorausgehenden Werktage während der gewöhnlichen Amtsstunden zu erfolgen und müssen sich die mit diesen Fahrkarten betheilten Arbeiter und Arbeiterinnen bezüglich der Nordbahn- und der Strecke der k. k. Staatsbahnen mit den für jede dieser Strecken giltigen Arbeiter-Legitimationen ausweisen.

Wien, am 8. Juli 1893. [580]

Mährisch-Schlesischer Nachbarverkehr.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. Juli 1893 giltigen Tarife für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr hat auf Seite 16 der Frachtsatz für gewöhnliche Eilgüter in der Relation Gr.-Wisternitz—Wien (Nordbahnhof) anstatt 253·6, richtig **353·6** kr. zu lauten.

Diese Tarifänderung tritt mit 27. Juli 1893 in Kraft.

Wien, am 10. Juli 1893. [581]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
auch im Namen der übrigen betheiligten Bahnen.

Sonstige Nachrichten.

Sächsisch - Oesterreichischer Verbands - Gütertarif. (Einführung von Frachtsätzen.) Mit dem 10. Juli 1893 sind directe Frachtsätze des Ausnahmetarifes 25 (Petroleumnaphta) für den Verkehr zwischen Mähr.-Ostrau einerseits und Leipzig (Bayer., Berliner, Dresdener, Eilenb. und Thüring. Bahnhof) andererseits in Kraft getreten, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind. Mit dem gleichen Tage sind für den Verkehr zwischen Brambach einerseits nnd Grottau, Kratzau, Machendorf, Reichenberg, Weisskirchen und Zittau andererseits ermässigte Frachtsätze in Wirksamkeit getreten, die von den betheiligten Güterexpeditionen in Erfahrung gebracht werden können. Mit dem 15. Juli 1893 gelangen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a (Holz) für den Verkehr zwischen Kornitz (Oesterr. Staatsbahnen) einerseits und Dresden (sämmtl. Bahnhöfe), sowie Sohland andererseits zur Einführung, welche bei diesen Stationen erfahren werden können.

Preussische Staatsbahnen. (Ergänzung des Ausnahmetarifes für Torfstreu und bestimmte Futtermittel.) Der zwischen einer grösseren Anzahl deutscher Staats- und Privatbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie für bestimmte Futtermittel, wird mit Giltigkeit vom 12. Juli ab durch Aufnahme der nachstehenden Futtermittel in Abschnitt 2 c ergänzt:

1. Reisigfutter (ein aus Reisig hergestelltes Futtermittel), sowie Häcksel und Kuchen von Reisig;
2. Pülpe (Abfallwasser bei der Kartoffelstärke-Fabrikation).

Auch werden von demselben Zeitpunkt ab für Heu und Stroh bei Aufgabe in Mengen von 5000 kg die Frachtsätze der Kilometer-Tarif-Tabelle b des Ausnahmetarifes berechnet, sofern sich die Frachtberechnung für 10.000 kg nach der Kilometer-Tarif-Tabelle a nicht billiger stellt.

Zur Behebung entstandener Zweifel wird ferner darauf hingewiesen, dass die durch den Ausnahmetarif gewährten Frachtermässigungen entsprechend der Absicht und der Fassung des Ausnahmetarifes nur auf solche Sendungen Anwendung finden, welche für Streu- oder Futterzwecke bestimmt sind. Es ist daher im Frachtbrief in jedem einzelnen Falle besonders vorzuschreiben, dass der Versandtgegenstand „zu Streu- oder Futterzwecken bestimmt“ ist.

Die seit dem 26. Juni eingetretenen Ergänzungen des Ausnahmetarifes sind durch den gleichfalls am 12. Juli in Kraft tretenden Nachtrag I zum Ausdruck gebracht.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachnng angefangen.

Bei Liquidirnng jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zngeständnisse eingereicht wird, werden znr Decknng der Pnblications- and Liquidirnngskosten vom Rückvergütnngsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Abzng gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein nnd dasselbe Zngeständniss Bezug habender Theilrechnnngen werden in maximo gleichfalls nnr 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zngeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zngeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zngeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zngeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zngeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1427	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Futter- und Streuartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee, Futterruben, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlempe, Spulicht, Träbern, Trestern, Oelkuchen, Oelknochenmehl, Torf und Waldstreu, ferner für Düngemittel der Position D—15 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner d. J., sowie für Futtersamen	Anf nnserer österr. Linie		Frachtzahlnng nach dem factischen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Sendnngen dürfen nicht nach dem Auslande bestimmt sein. Im Übrigen gelten die einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	Bis Ende August l. J.	L o c a l t a r i f		Pro Wagen und 1 km incl. Manip.-Gebühr der Einheitssatz von 15 kr.		Im Rückvergütnngswege	Gegen Beibringnng der anf die Gemeinden als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe nnd gegen die von den Gemeinden ansgestellten nnd von den k. k. Bezirkshanptmannschaften bestätigten Bestellzettel, vorzulegen bis Ende 1893	Insoweit die Sätze der bestehenden Ausnahmetarife billiger sind, kommen letztere znr Anwendung
1428	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Korutz	Dresden (Altstadt) Dresden (Friedrichstadt) Dresden (Neustadt Leipziger nnd Schlesischer Bahnhof) Sohland oder vice versa	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für miudestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Vom 15. Juli a. c. bis znr Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1893	Ausnahmetarif 6 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, Theil II — Heft I	Bestehen keine directen Sätze	Mark-pfge. 127 129 130 125		Im Kartirungswege		
1429	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine der Classe B Steine der Classe C	P o l i t z	Olmütz (St.E.G.) Brünn (St.E.G.) Prag (St.E.G.) Olmütz (St.E.G.) Brünn (St.E.G.) Prag (St.E.G.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Anfrechthaltung der für die Classe B, bezw. für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Krenzer ö. W. 64·9 65·9 63·2 44·8 45·4 43·9	52·7 52·7 58·7 35·1 35·9 40·2	12·2 13·2 4·5 9·7 9·5 3·7	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1430	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Seife, gemeine, nichtparfümirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt	Jungbunzlau (B.N.B.) Jungbunzlau (Oe.N.W.B.)	Wien (K.F.J.B.) Wien (Oe.N.W.B., K.F.N.B. oder St.E.G.)	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen; Anfrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Anhang zn den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1893	152 kr. ö. W. 113 kr. ö. W. 39 kr. ö. W.			Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1431	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Mährisch-Ostrau	dunaparti-teherpályaudvar fővarosi közraktarak Józsefváros Lipótváros (nyugoti palyaudvar Kelenföld Südbahnhof	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1893	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen		kr. ö. W. 148·7		Im Kartirungswege		
						Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				138·7				
						Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				133·7				
			Zink, roh		Budapest	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				133·7				
1432	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Holz der Position H—20 b) „ H—19 im Tarife, Theil I, „ giltig vom 1. Jänner 1893	Nenbidschow	Elbogen-Neusattel	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 67·5 kr. ö. W. ad b) 68·4 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
1433	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Siehe Tabelle			Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Verwaltungen		Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Von Tôrôk-Becse-Aracs nach

	1) Gemüse aller Art, auch Melonen				2) Frisches Obst			
	bei Aufgabe							
	in beliebigen Mengen	von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	in beliebigen Mengen	von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	als Eilgut		als Frachtgut		als Eilgut		als Frachtgut	
	Transportpreise in kr. ö. W. pro 100 kg							
Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.)	486	433	289	206	486	433	289	276
Brünn (St.E.G. oder K.F.N.B.)	305	295	203	147	327	317	203	203
Eger (k.k.St.B.)	512	433	285	206	512	433	285	273
Prag (St.E.G., Oe.N.W.B. oder K.F.J.B.)	445	388	257	186	445	388	257	248
Tetschen (Oe.N.W.B. oder B.N.B.)	486	433	289	206	486	433	289	276

Fortlaufende Nr.														
1434	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Glassand, unverpackt und in offenen Wagen	Hohenbocka B. G. u. Oberl. Bhf.	Krasna	Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens jedoch für 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 15. Juli 1893 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1893	Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 2 vom 1. Juli 1892, Ausnahmetarif Nr. 13 B	in Mark: 1·32	1·20	0·12	Im Kartirungswege		
					Wall.-Meseritsch				1·32	1·20	0·12			

Fortlaufende Nr.	1435	1436	1437	1438
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Buschtěhrader Eisenbahn	Südbahn-Gesellschaft
	Betheiligten Verwaltungen		K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Mineralwasser	Rohzucker	Eisen und Stahl, alt und gebrochen der Position E—9 des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893	Oelsaaten
für die Transportstrecke von	Komárom-Ujszöny / Budapest K.U.St.B. / Komárom-Ujszöny / Budapest K.U.St.B. / Komárom-Ujszöny / Budapest K.U.St.B.	Wien Oe.N.W.B. transit	via Komotau: Teplitz-Waldthor	Triest S.B. und Fiume
für die Transportstrecke nach	Landne und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz / Schönpriesen-Umschlag / Dresden-Elbkai	Neubidschow	via Komotau: Altkladno	Steinbrück
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Einhaltung der übrigen für diese Artikel, bezw. für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen nachweislich per Schiff in Triest oder Fiume einlangen. Anf- u. Abladen der Transporte hat Partei zu veranlassen
und gilt in der Zeit	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Elbenmschlags-Tarife für Ungarn vom 1. September 1885	Localtarif der Oe.N.W.B.	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	272 / 272 / 234 / 234 / 239 / 239	122 kr. ö. W.	38·8 kr. ö. W.	122 Heller, bezw. incl. ungar. Stener
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Pfennige)	257 / 253 / 216*) / 212*) / 221*) / 217*)	89 kr. ö. W.	35·7 kr. ö. W.	100 Heller, bezw. incl. ungar. Stener
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Pfennige)	15 / 19 / 18 / 22 / 18 / 22	33 kr. ö. W.	3·1 kr. ö. W.	22 Heller, bezw. incl. ungar. Stener
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1894 in Vorlage zu bringen	Vorlage der die Transporte bis Wien begleitenden Original-Frachtbriefe und der Duplicat-Frachtbriefe ab Wien bis längstens Ende Februar 1894		
Besondere Bemerkungen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt zehn Pfennige pro 100 kg	Die Transporte müssen nachweislich von Stationen der Südbahn proveniren und via Wiener Verbindungs-Bahn auf die Oesterr. Nordwestbahn eintreten		Hiedurch wird die im Vrdgs.-Bl. Nr. 35 vom 25. März 1893 publicirte Frachtbegünstigung für Oelsaaten ab Triest S.B. und Fiume nach Steinbrück gegenstandslos

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1439	Böhmischen Westbahn		Dachziegel	Zditz	Prag (B W.B.)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Localgütertarif	16·0 kr.	12·0 kr.	4·0 kr.	Im Kartirungswege		

Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. Bei der im Verordnungs-Blatte Nr. 74 ex 1893, sub Post 1373, publicirten Begünstigung für Getreide aller Art sind in der 3. Zeile der dort befindlichen Anmerkung nach dem Worte „Nettofrachtsätze" noch die Worte: „ab Barcs trs., Zákány trs. und Sissek trs." einzuschalten.

Bau-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Commission für die Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen herzustellenden Gürtellinie der Wiener Stadtbahn ist die Ausführung von Unterbauarbeiten im 4. und 6. Baulose im Offertwege zu vergeben. — Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise. — Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen:

im 4. Lose, lang 950 m, zwischen Goldschmiedtgasse und Stefaniegasse . . 291.397 fl. ö. W.
im 6. Lose, lang 659 m, zwischen Nussdorferstrasse und Rampengasse . . . 254.585 fl. ö. W.
zusammen . 545.982 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung, Section Gürtellinie (XV., Neubaugürtel Nr. 34), einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 17. Juli 1893, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offert-Grundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Juli 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Für ein **internationales Speditionshaus** wird ein

tüchtiger Tarifeur,

der **bereits in Speditionshäusern thätig** war, **gesucht.** Anträge unter **„G. A. 4220"** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I.** (372)

Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft.

In der am 8. Juli stattgefundenen Directionsraths-Sitzung wurde der Ministerial-Erlass, durch welchen das Formulare und der Tilgungsplan der eventuell neu auszugebenden dreiprocentigen Prioritäts-Anleihe per 70,000.000 Kronen mit der Massgabe genehmigt wurde, dass als Zahlstellen blos die vom k. k. Finanzministerium zu bestimmenden Staatscassen zu fungiren haben, zustimmend zur Kenntniss genommen, und ist nunmehr das Uebereinkommen vom 31. Mai d. J., betreffend die Erwerbung der gesellschaftlichen Linien durch den Staat, für die Gesellschaft, zufolge des Beschlusses der Generalversammlung vom 20. Juni d. J., im Sinne dieses Uebereinkommens bindend geworden.

Wien, 8. Juli 1893.

Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft.

Fabrikslager: **Hernals, Karlsg. 19.** | Die Parquetten-, Friesbrettel- und Fussboden-Fabrik von | Comptoir und Niederlage: **Gumpendorferstr. Nr. 58 a**

G. DOLLINAR, WIEN

empfiehlt ihr grosses Waarenlager von **fertigen Parquetten** in grosser Auswahl an Mustern, und zwar **fournirt** und **massiv**, sowie von **eichenen amerikanischen Friesbretteln** in beliebigen Dimensionen. Dann weiche Lärchen- und Buchen-Schiffböden unter Garantie für Trockenheit wie auch solider Ausführung. **Nach Wunsch wird von uns sowohl in Loco, wie auch in der Provinz die Fussbodenlegung zu billigen Preisen übernommen.**
Preiscourants und Musterkarten gratis. (330)

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken

Wartberg und Mitterdorf
Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark

WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.

Maschinelle Einrichtungen für Massen-Production.

Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (323)

GANZ & CIE.

Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

BUDAPEST und LEOBERSDORF bei Wien

empfehlen ihre

Hartgussräder und **Kreuzungen,**
Räder für Bauunternehmungen, (338)
Waggons und **Drehscheiben,**
Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Gruben-Anlagen,
Mobile Beleuchtungs - Apparate für Eisenbahnen,
Anlage von Beleuchtungs - Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,
Turbinen-Anlagen,
Zerkleinerungs-Maschinen mit Hartgusswalzen und Hartgussbacken,
Maschinen für Papier- und Cellulose-Fabrikation,
Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,
Stahlguss-Artikel. Nr. 116

Maschinen- & Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,
Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,
Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben,
Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen

aller Gattungen,
Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (335)
Patronen und Geschosse.

Maschinenbau-Aktiengesellschaft

vormals

Breitfeld, Daněk & Co.

Prag-Carolinenthal und Aussig a/Elbe

liefert

Maschinen und Apparate für Eisenbahn-Bedarf:

Centrale Signal- und Weichenstellungen,
Wasserstations-Einrichtungen,
Krahne mit hydraul., Dampf- und Hand-Betrieb,
Aufzüge und Waggonhubwerke, hydraulische,
Drehscheiben,
Schiebebühnen mit Hand-, mechanischem oder elektrischem Antrieb,
Nietanlagen, hydraulische, für Kessel- und Trägernietung etc.,
Werkzeugmaschinen für Reparatur-Werkstätten,
Dampfkessel und
Dampfmaschinen jeder Grösse und Construction,
Gasmotoren, Patent Benz,
Beleuchtungswagen, elektrische, für Bahnarbeiten bei Nacht.

Vertreter: Herr **Hugo Faber,** Ingenieur,
Wien, IX., Garnisonsgasse Nr. 10.
Telephon. (306)

C. Stölzle's Söhne

Glasfabriken

Haupt - Niederlage WIEN Wieden, Freihaus.

FILIALEN:

Wien, Rudolfsheim, Schönbrunnerstrasse 74.

PRAG, Wenzelsplatz 47.
BUDAPEST, Königsgasse Nr. 50.

Aelteste Lieferanten

für

Eisenbahn-Bedarfs-Artikel

wie: ordinäre und belgische Tafeln, **Farbentafeln für Signalscheiben, Lampen-Cylinder** und **Waggon-Schalen** etc. — Alle Arten **Batteriegläser** etc. etc.

Alle Gattungen (345)

Glaswaaren für Eisenbahn-Restaurationen.

Grosse Auswahl in eleganten completen Tafel-Servicen von fl. 8.— aufwärts. Bier-, Wein- und Liqueur-Garnituren, Punsch-Servicen etc. etc.

Preis-Courante gratis. — Billigste Fabrikspreise.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 81. Wien, 15. Juli 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 4. Juni 1893 *) für die Localbahn Deutschbrod—Humpoletz.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Jacob Hruška, Bürgermeister in Humpoletz, im Vereine mit Philipp Bečvář, Stadtrath in Humpoletz, Ferdinand Bursik, Bezirksobmann und Abt in Seelau, und Dr. Arnold Beck, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Deutschbrod nach Humpoletz gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, ferner des Gesetzes vom 6. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 57, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Lomotiveisenbahn von der Station Deutschbrod der priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Humpoletz.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahn-Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.

b) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien und Prioritäts-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritäts-

*) Enthalten in dem am 12. Juli 1893 ausgegebenen XXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 109.

Obligationen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren.

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Für die im § 1 bezeichnete Bahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von 750.000 Gulden österr. Währung Noten zuzüglich einer vierpercentigen Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote für das mit 100.000 Gulden österr. Währung zu beziffernde Prioritäts-Actiencapital gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 75. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 35.816 Gulden österr. Währung und für den Rest der Concessionsdauer mit dem herabgeminderten Maximalbetrage von 8994 Gulden österr. Währung festgesetzt.

§ 4.

Von dem nach § 3 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung der auszugebenden Prioritätsactien und Prioritäts-Obligationen zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesammte Anlagecapital (§ 12) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

Die Tilgung der Prioritäts-Obligationen hat hiebei jener der Prioritäts- und Stammactien vorauszugehen.

§ 5.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Einlösung der verfallenen Coupons von Prioritäts-Obligationen und Prioritätsactien nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminars richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seite des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 6.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 7.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, sowie die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden; bezüglich der Couponstempelgebühren ist dies nicht zulässig.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 8.

Der Bau der im § 1, genannten Eisenbahn ist ehestens zu beginnen und binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer Caution im Effectivbetrage von 5000 fl. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 9.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Concessionäre haben sich beim Bau und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der concessionirten Localbahn und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 11.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Localbahn-Unternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Concessionäre sind berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritäts-Obligationen, welche mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 75 Jahren zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von höchstens 750.000 Gulden österreichischer Währung Noten auszugeben.

Die Begebung der zu emittirenden Prioritäts-Obligationen hat nach den von der Staatsverwaltung zu treffenden Anordnungen im Offertwege zu erfolgen.

Ferner wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem Betrage von 100.000 Gulden österreichischer Währung Noten auszugeben.

Die Dividende, welche bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Sollten nach vollständiger Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Prioritäts-Obligationen, Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 12.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten, beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 13.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildenden Bahn wird auf Grund eines mit Genehmigung der Staatsverwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrages von der priv. Oesterr. Nordwestbahn geführt.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn, insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine directe Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung der Concessionäre zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten.

Im Uebrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 14.

Die Concessionäre sind verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichs-Gesetzblatt, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 15.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 16.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritäts-Obligationen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuitäten gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitales und zur Tilgung desselben innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer die zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung der ersteren zu den planmässig festgesetzten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw. insoferne einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen die im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritäts-Obligationen zur Selbstzahlung zu übernehmen und ferner eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 17.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 16, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 16) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefondes und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 18.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung haben die Concessionäre bis auf Weiteres eine Vergütung an den Staatsschatz nicht zu leisten.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten werden die Concessionäre enthoben.

§ 19.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen, und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen streng und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grossen Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am vierten Tage des Monates Juni im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und drei, Unserer Reiche im fünfundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Steinbach** m. p. **Bacquehem** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von Deutschbrod nach Humpoletz.

Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Deutschbrod nach Humpoletz ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn vorläufig für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen haben die Concessionäre allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Ernennung des von den Concessionären zu bestellenden Bauaufsichtsorganes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 25 km lange Bahn von Deutschbrod nach Humpoletz beginnt am nordwestlichen Ende der Station Deutschbrod der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, führt in vorherrschend südwestlicher Richtung nach Ueberschreitung der secundären Wasserscheide bei Linden in das Gebiet des Nohavicky-Baches und erreicht nach Uebersetzung der Heralec-Polerskirchner Strasse den Ort Heralec mit der daselbst projectirten Station.

Im weiteren Zuge nimmt die Trasse nunmehr im Allgemeinen eine westliche Richtung an, berührt die Ortschaften Kamenic und Plačkow, überschreitet bei Wilhelmov die Wasserscheide, senkt sich sodann in den Thalkessel von Humpoletz herab und endet, nach Uebersetzung der Pilgramer Strasse, mit der südwestlich der Stadt Humpoletz zu errichtenden gleichnamigen Endstation.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen Benützung der Anschlussstation Deutschbrod, sowie wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen.

Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes, unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Anschlussbahn nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen, wobei die Einschaltung von Uebergangscurven mit beibehaltenem Centrum empfohlen wird. Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade für die Constante 6000 und 3000, mindestens eine Länge von 14, bezw. 10 m erhalten.

Ueber die für die einzelnen Strecken zu wählenden Constanten der Uebergangscurven entscheidet die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrücken stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Steigung 16·5 Promille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Promill nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 200 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m, auf freier Bahn aber mindestens 3·6 m betragen, bei Anlage von Perrons zwischen den Geleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·25 m zu vergrössern.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten einn Kronenbreite von 4·0 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbanquette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die im Punkte 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite auszuführen.

Ferner erhalten alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

In Einschnitten mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·4 m betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, beziehungsweise haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper seitlich der Inundirung der Flüsse ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 1·0 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis zu 2·0 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 3·5 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, zu beobachten und sind den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn die im § 3, lit. a und b, der genannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den bekannten höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist im Systeme des schwebenden Stosses nach den für die Eisenbahn Lemberg-Bełzec mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 10. April 1887, Z. 10.275, genehmigten Normalien auszuführen.

Hiebei darf die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte nicht über 77·5 cm, die Inanspruchnahme der Schienen höchstens 1000 kg per Quadratcentimeter betragen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 26 kg betragen.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 14 cm.

In Bögen von weniger als 250 m Radius ist die Verwendung von Schwellen aus weichem Holze nur dann statthaft, wenn sämmtliche Schienenbefestigungsstellen mit Unterlagsplatten versehen werden.

In Bögen von 800 oder weniger als 800 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel entsprechend der vorstehend angeführten Oberbau-Normalien zu verstärken.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3·0 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbankette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterkörpers unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise und in dem von der betriebführenden Bahnverwaltung bezeichneten Ausmasse, insoweit dasselbe vom k. k. Handelsministerium genehmigt wird, zu erbauen.

Kleinere Warteräume, welche entweder freistehend, oder im Anschlusse an sonstige Bahngebäude errichtet werden, ferner die Hochbauanlagen für den Zugförderungs- und Güterdienst können aus Riegelmauerwerk, die letztgenannten eventuell auch ganz aus Holz hergestellt, müssen aber jedenfalls auf einer durchgehenden Untermauerung errichtet werden.

Sämmtliche Hochbauten sind stets im Einklange mit der bestehenden Landesbauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die Anlage von Wärterhäusern und Signalhütten in der freien Bahn ist auf jene Stellen zu beschränken, wo dies Seitens des k. k. Handelsministeriums besonders angeordnet werden sollte.

Die Wärterhäuser sind entweder aus Ziegeln oder Stein zu erbauen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind, oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von circa 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten hat höchstens 8·5 km zu betragen.

Die Gesammtlänge der Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen soll mit Ausschluss der Geleise der Abzweigungsstation Deutschbrod, welche auf Kosten der Concessionäre von der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn hergestellt werden, mindestens 6·2 pCt. der Bahnlänge betragen.

Die Stationen mit Ausnahme der Anfangs- und Endstation sind mit Central-Weichenstellanlagen zu versehen.

In den zur Wasserentnahme bestimmten Stationen sind solche Vorkehrungen, bei welchen zur Wasserhebung der Locomotivdampf in Anspruch genommen wird, nur über besondere Genehmigung des k. k. Handelsministeriums gestattet.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbauanlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen eingeschaltet sind, zu versehen.

Die Anwendung von Glockensignalen kann unterbleiben, insoweit nicht besondere Fälle dies nothwendig machen würden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signale zu verwenden.

Bei der Anschlussstation an die bestehende, dem öffentlichen Verkehre dienende Bahn sind Distanzsignale auszuführen, deren Stellung in entsprechende mechanische Abhängigkeit von jener der Weichen zu bringen ist.

10. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die betriebführende Bahnverwaltung auf Grund der im Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 15 ex 1887) Rechnung zu tragen.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889) zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

13. Schlussbestimmung.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Die diesbezüglichen Kosten sind jedoch im ersten Anlagecapitale nicht enthalten, und werden über die Bedeckung seinerzeit besondere Abmachungen mit der Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agioschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und diese Teiegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessinären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit die letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden normalmässigen Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentliche Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1—2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3—7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 23. Juni 1893.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums an die Verwaltungen der österreichischen Privat-Eisenbahnen vom 30. Juni 1893, Z. 29.173, betreffend die Publication der für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände eingeräumten Frachtbegünstigungen.

Es wurde die Wahrnehmung gemacht, dass bezüglich der Kundmachung jener Frachtbegünstigungen, welche auf Grund der nach Massgabe des h. ä. Erlasses vom 30. November 1892, Z. 56.003 (Vrdgs.-Bl. Nr. 144) eingeführten Ausnahmetarife für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände von Fall zu Fall eingeräumt werden, kein gleichmässiger Vorgang besteht, indem derartige Begünstigungen theils fallweise, theils ein- für allemal zur Verlautbarung gelangen.

Das Handelsministerium hat hievon Anlass genommen, den Ausnahmetarif VII der k. k. Staatsbahnen, welcher den betreffenden Ausnahmetarifen der übrigen Bahnverwaltungen zu Grunde liegt, einer Abänderung in dem Sinne unterziehen zu lassen, dass nunmehr die Ziffer der Frachtermässigung genau fixirt ist, die Fälle, in welchen dem Parteiansuchen Folge gegeben werden muss, genau präcisirt sind und der unter 9 aufgenommene Vorbehalt, einzelne Relationen ausschliessen zu dürfen, eliminirt erscheint.

Diese Aenderungen erscheinen in dem seit 1. Juni d. J. giltigen Nachtrage II zum Theil II der Localtarife der k. k. Staatsbahnen bereits durchgeführt, und kann sohin bei Annahme dieser abgeänderten Bestimmungen des Ausnahmetarifes VII die Publication jedes einzelnen Falles der Einräumung derartiger Tarifermässigungen unterbleiben, es sei denn, dass bei der Gewährung derselben wesentliche Abweichungen von den Bestimmungen des Ausnahmetarifes eintreten sollten.

Die geehrte Verwaltung wird daher eingeladen, die Bestimmungen des wohldortigen Ausnahmetarifes für Baumaterialien etc. mit jenen des gegenwärtig in Kraft stehenden Ausnahmetarifes VII der k. k. Staatsbahnen in Einklang zu bringen, wornach es dann keinem Anstande unterliegen wird, von der Publication jedes einzelnen Falles Umgang zu nehmen.

Wien, am 30. Juni 1893.

Für den k. k. Handelsminister:

Wrba m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und an den Verwaltungsrath der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vom 2. Juli 1893, Z. 31.085, betreffend Vorkehrungen gegen die Versendung von nützlichen Vögeln mittelst Eisenbahn.

Zum Schutze der für die Bodencultur nützlichen Vögel ist für die Stadt Triest und deren Gebiet das Gesetz vom 28. August 1892 und für die gefürstete Grafschaft Görz und Gradiska das Gesetz vom 11. September 1892 (Gesetz- und Verordnungs-Blatt für das österr.-illyrische Küstenland Nr. 25 und Nr. 26) erlassen worden.

Laut § 1 dieser Gesetze ist das Fangen, Tödten, Verkaufen auf Märkten, sowie das Feilbieten in Speisehäusern hinsichtlich der absolut nützlichen Vögel während des ganzen Jahres, hinsichtlich der relativ nützlichen Vögel vom 1. Februar bis 31. August jeden Jahres verboten, und ist überdies hinsichtlich beider Kategorien die Zerstörung der Nester, sowie das Ausnehmen der Eier und Jungen untersagt.

Da nichtsdestoweniger in einzelnen Eisenbahnstationen Sendungen der durch die citirten Gesetze geschützten Vögel zur Aufgabe gelangen, so hat die k. k. Statthalterei in Triest anher das Ansuchen um die Veranlassung gestellt, dass derlei Sendungen, sofern sie nicht von Certificaten der politischen Bezirksbehörde begleitet sind, Seitens der Stationen zurückgewiesen und die Absender behufs Einleitung des Strafverfahrens gegen dieselben zur Anzeige gebracht werden.

Die k. k. General-Direction
Der geehrte Verwaltungsrath wird sohin eingeladen, hinsichtlich der im Geltungsgebiete der Eingangs citirten Gesetze gelegenen wohldortigen Stationen die entsprechenden Massnahmen treffen und über das Verfügte ehethunlichst anher berichten zu wollen.

Wien, am 2. Juli 1893.

Für den k. k. Handelsminister:

Wittek m. p.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes *).

1. **Zur Aufnahme eines von einem Dritten gemachten Vorbehaltes in die Entscheidung ist die Behörde nur dann verbunden, wenn diesfällige gesetzliche Anordnungen bestehen;**
2. **die politischen Behörden sind nicht berechtigt, bei der ihnen obliegenden Prüfung über die Zulässigkeit eines Tramwayverkehrsmittels ausser dem Rahmen der bestehenden Gesetze und giltigen Verordnungen gelegene Vertragsbeziehungen in Erwägung zu ziehen;**
3. **die Geltendmachung der Ansprüche, welche eine Stadtgemeinde wider eine Tramway-Unternehmung aus einem geschlossenen Vertrage erhebt, hat, soweit sie privatrechtlicher Natur sind, vor den Civilgerichten, soweit sie Strassenangelegenheiten betreffen, vor den in dieser Hinsicht gesetzlich competenten Behörden zu erfolgen.**

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der Stadtgemeinde Wien gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 15. März 1892, Z. 447, betreffend die probeweise Verwendung eines neu construirten Tramwaywagens, zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung hat das k. k. Handelsministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern dem Recurse der Beschwerdeführerin gegen die Entscheidung der k. k. n. ö. Statthalterei vom 3. December 1891, Z. 74.441, mit welcher der Wiener Tramway-Gesellschaft gestattet worden war, die neu construirten Wagen Nr. 204 und 205 vorläufig auf den Strecken der Wiener Tramway-Gesellschaft in Verkehr zu setzen, keine Folge gegeben.

Die Stadtgemeinde vermeint nun, dass diese Ministerial-Entscheidung gesetzwidrig sei. Allein die Beschwerde gibt selbst die der Staatsregierung gesetzlich zukommende Competenz in Angelegenheiten des Pferdebahnbetriebes und als Folge hievon den Umstand zu, dass die Tramway-Gesellschaft zur Verwendung eines neuen Verkehrsmittels der Genehmigung der k. k. Regierung bedarf.

Im Grunde der Allerhöchsten Entschliessung vom 10. April 1861 (Ministerial-Verordnung vom 20. April 1861, R.-G.-Bl. Nr. 49, Art. II) und der kaiserlichen Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, werden die politischen Behörden bei Ertheilung dieser Genehmigung nur den öffentlich-rechtlichen Gesichtspunkt der von der Staatsbehörde auszuübenden Aufsicht über den Tramwayverkehr wahrzunehmen, also nur jene Momente in Erwägung zu ziehen haben, welche von diesem Gesichtspunkte aus auf Grund der bestehenden Gesetze und rechtsgiltigen Verordnungen zu würdigen sind.

Damit allein ist eine Rücksichtnahme auf Verhältnisse, welche aus einem Vertrage entspringen mögen, von vorneherein ausgeschlossen und erscheinen daher die politischen Behörden nicht berechtigt, bei der ihnen obliegenden Prüfung über die Zulässigkeit eines Tramway-Verkehrsmittels derartige ausser dem Rahmen der bestehenden Gesetze und giltigen Verordnungen gelegene Vertragsbeziehungen in Erwägung zu ziehen; demnach auch die der Commune Wien gegen die Tramway-Gesellschaft aus dem § 23 des zwischen den Genannten abgeschlossenen Vertrages ddto. 7. März 1868 bezüglich der Inverkehrsetzung eines Wagens zukommenden Rechte nicht den Gegenstand der Entscheidung der Staatsbehörden bilden konnten.

Wenn die Gemeinde Wien vermeint, dass die politischen Behörden aus dem Grunde, weil die aus dem bezogenen Vertragsparagraphen der gedachten Gemeinde zustehenden Rechte in einem Berichte des Bürgermeisters der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien an den Statthalter von Niederösterreich und bei der betreffenden commissionellen Verhandlung vorbehalten wurden, verpflichtet gewesen seien, in ihrer Entscheidung eben diesen Vorbehalt in Rücksicht zu ziehen und ausdrücklich auszusprechen, ob die ertheilte Genehmigung „gegen" die erhobenen Vertragsansprüche oder „unbeschadet" derselben ertheilt werde, so war darauf hinzuweisen, dass dort, wo diesfällige gesetzliche Anordnungen bestehen (z. B. § 36 der Gewerbeordnung, § 25 Bauordnung, § 84 Wasserrechtsgesetz) eine derartige Verpflichtung für die politischen Behörden allerdings vorhanden ist, dass jedoch in allen anderen Fällen eine Gesetzwidrigkeit der Entscheidung nicht behauptet werden kann, wenn sie einen derartigen Ausspruch nicht enthält.

Auch der Hinweis darauf, dass die im § 23 des gedachten Vertrages für die Tramway-Gesellschaft normirten Bedingungen von der Stadtgemeinde Wien nicht nur in ihrer Eigenschaft als Eigenthümerin der Strassen, sondern auch in jener als Verwalterin derselben gestellt, dass sonach mit diesen Bedingungen nicht blos privatrechtliche, sondern öffentlich-rechtliche Ansprüche gewahrt worden seien, vermag die Anforderung, dass die politischen Behörden auch über diese Ansprüche hätten entscheiden sollen, nicht zu rechtfertigen, weil, im Falle die Tramway-Gesellschaft derartigen Vertragsverpflichtungen nicht gerecht werden sollte, die Geltendmachung der entsprechenden Ansprüche der Stadtgemeinde Wien, soweit sie privatrechtlicher Natur sind, vor den Civilgerichten, sonst aber vor den in Strassenangelegenheiten gesetzlich competenten Behörden zu erfolgen hat.

Diesen Erwägungen zufolge vermochte der Verwaltungs-Gerichtshof in der angefochtenen Entscheidung eine Gesetzwidrigkeit nicht wahrzunehmen und war demnach die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

[Erkenntniss vom 16. März 1893, Z. 996/V.G.H., cf. H.-M.-Z. 24.380/X ex 1893.]

*) Cf. auch das im Verordnungs-Blatte vom 1. Juni l. J., Nr. 62, pag. 1008, mitgetheilte Erkenntniss.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Bielitz—Kalwarya: Errichtung einer Personenhaltestelle: Commissionelle Verhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Wadowice hat die commissionelle Verhandlung aus Anlass des Projectes für die Errichtung der Personenhaltestelle Choczina in km 36·6885 nächst dem Wächterhause Nr. 11 der Localbahn Bielitz—Kalwarya für den 17. Juli anberaumt und mit der Commissionsleitung einen Functionär der Bezirkshauptmannschaft betraut. [G.-I.-Z. 13.542.]

— (Linie Wien—Krakau: Strassenladegeleise in der Station Dürnkrut.) Mit Rücksicht auf den starken Herbstverkehr wird an der linken Bahnseite in der Station Dürnkrut, abzweigend vom Frachtenmagazinsgeleise in km 50·2/3 nach rückwärts ein Strassenladegeleise hergestellt. [22. Juni, Z. 25.077.]

— (Geleiseumgestaltung und Herstellung eines Strassengeleises am Hauptbahnhofe in Krakau.) Mit Rücksicht auf den starken Verkehr wird auf der rechten Seite des Hauptbahnhofes in Krakau ein zweites Auszugsgeleise und ein Strassengeleise hergestellt, sowie auch das Abgabemagazin verlängert. [20. Juni, Z. 23.848.]

— (Nebengebäude am Bahnhofe in Lundenburg.) In der Nähe des neuen Waarenmagazins am Bahnhofe in Lundenburg wird ein Nebengebäude errichtet.

[22. Juni, Z. 32.741.]

(Linie Bielitz—Kalwarya: Vergrösserung der Station Klecza górna: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Vergrösserung der Station Klecza górna für den 18. Juli anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Dr. Stanislaus Dunajewski in Wadowice betraut. [G.-I.-Z. 12.962.]

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Auflassung des Sperrschrankens in km 16·3/4 der Theilstrecke Jägerndorf—Hennersdorf.) Die Auflassung des in der Nähe des Wächterhauses Nr. 11a auf der Wegübersetzung in km 16·3/4 der Theilstrecke Jägerndorf—Hennersdorf befindlichen Sperrschrankens wurde bedingt genehmigt.

[17. Juni, Z. 26.604.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Personenzug Granica—Szczakowa.) Zufolge Genehmigung des Handelsministeriums wird der Personenzug Nr. 1520 der Strecke Granica—Szczakowa, Abfahrt Granica 9 Uhr 29 Min. Nachts, Ankunft Szczakowa 9 Uhr 36 Min. Nachts, vom 15. Juli angefangen wieder verkehren, und werden mit demselben Personen und Gepäck befördert.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Einleitung von Separatzügen zwischen der Station Jablunkau und dem Wächterhause Nr. 157.) Das zwischen den Stationen Jablunkau und Mosty von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn durchkreuzte Lomnathal wird während der Sommermonate von Touristen aus Teschen und der Umgebung besonders häufig an Sonn- und Feiertagen als Ausflugsort benützt, wobei der Weg von Jablunkau nach Lomna und zurück zu Fuss gemacht werden musste. Die k. k. General-Inspection hat nun über Ansuchen der Bahnverwaltung gegen Beachtung gewisser Sicherheitsmassnahmen gestattet, dass die fahrplanmässig bis Jablunkau verkehrenden Secundär-Personenzüge Nr. 21 und 23 in der Zeit vom 1. Juli bis 31. August d. J. als Separatzüge Nr. 21a und 23a von Jablunkau nach dem im Lomnathale gelegenen Wächterhause Nr. 157, und von dort als Separatzüge Nr. 22a und 24a zurück nach der Station Jablunkau verkehren. Es bringt somit der Zug 21a die betreffenden Reisenden bis zum Wächterhause Nr. 157 und fährt von dort leer als Zug 22a nach Jablunkau zurück, wogegen Zug 23a leer nach dem genannten Wächterhause verkehrt und von dort als Zug 24a die Touristen nach Jablunkau zurückbefördert. [23. Juni, G.-I.-Z. 11.766.]

Steyrthalbahn. (Probeweise Einführung einer Signalleine bei den Personenzügen.) Auf der Steyrthalbahn ist wiederholt der Fall vorgekommen, dass die von den Zugbegleitern während der Fahrt mittelst des Signalhornes gegebenen Haltsignale wegen des durch das Rollen des Zuges entstandenen Geräusches von dem Maschinenpersonale nicht gehört wurden. Ein gleiches Resultat ergab sich bei Anwendung von Signalpfeifen verschiedener Art und von Posaunen. Die Verwaltung dieser Bahn wird daher im Sinne des Punktes 71 der Grundzüge für den Betrieb auf Localbahnen eine Signalleine einführen, welche jedoch von der Dampfpfeife der Locomotive nicht blos bis zum ersten Bremsposten, sondern bis zum letzten Personenwagen reicht. Mit Rücksicht auf die häufig vorkommenden Verschiebungen soll diese Signalleine an jedem Wagen separat angebracht und deren Verbindung durch Carabiner hergestellt werden, wie selbe bei der Leine der Schmid'schen Bremse in Verwendung sind. Da zwischen der Locomotive und den Personenwagen häufig offene Güterwagen eingeschaltet werden, so wird diese Signalleine nicht auf den Dächern, sondern auf der Aussenseite der Längenträger der Wagen geführt. Bei den Trittbrettern zu den Plattformen wird dieselbe mit Blech verdeckt. Die k. k. General-Inspection hat die probeweise Einführung der beschriebenen Signalleine zustimmend zur Kenntniss genommen und zugleich angeordnet, dass die bezüglich der Anwendung dieses Signalmittels nunmehr in Kraft tretenden Bestimmungen des Punktes 119 der Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen dem Zugspersonale vorläufig im Circularwege zur Darnachachtung mitzutheilen sind.

[25. Juni, G.-I.-Z. 12.035.]

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 23. Juni bei der Firma „Priv. österr.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft" eingetragen, dass in der Sitzung des vereinigten Verwaltungsrathes vom 27. Mai 1893 dem gesellschaftlichen General-Inspector Cölestin Rubricius die Ermächtigung ertheilt wurde, die Firma dieser Actiengesellschaft collectiv mit einem Mitgliede des Verwaltungsrathes zu zeichnen.

Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 26. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Friedrich Ritter v. Stach und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Josef An der Lan von Hochbrun, die XX. Generalversammlung der Actionäre der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Nach dem Geschäftsberichte war das Ergebniss des abgelaufenen Jahres kein günstiges. Die Bahneinnahmen erfuhren bei einer Beförderung von 171.377 (— 1997) Personen gegen das Vorjahr eine Verringerung um 3645 fl. Der Verwaltungsrath ist jedoch der Ueberzeugung, dass mit dem Inslebentreten der Wiener Verkehrsanlagen das gesellschaftliche Unternehmen günstige Resultate ergeben werde, und hat, von dieser Anschauung geleitet, ein am Kahlenberg gelegenes Besitzthum, die „Wildgrube", unter vortheilhaften Bedingungen für die Gesellschaft erworben, wodurch eine werthvolle Arrondirung des gesellschaftlichen Grundbesitzes herbeigeführt wurde. Die Bilanz pro 1892 schliesst mit einem Gewinnsaldo von 7559 fl., welches nach Antrag des Verwaltungsrathes auf neue Rechnung vorgetragen wurde. — Schliesslich wurden die bisherigen Mitglieder des Revisionsausschusses wiedergewählt.

Localbahn Grosspriesen—Wernstadt—Auscha. (Generalversammlung.) Am 30. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Julius Ritter Leon v. Wernburg und im Beisein des landesfürstlichen Commissär-Stellvertreters, k. k. Ministerial-Vicesecretärs Dr. Robert Sturm die II. Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Grosspriesen—Wernstadt—Auscha abgehalten. — Nach dem Geschäftsberichte zeigt die Gesammteinnahme per 52.049 fl. einen, wenngleich nur geringen Ausfall gegenüber dem Vorjahre. Von dem ausgewiesenen Betriebsüberschusse per 27.283 fl. wurden über Antrag des Verwaltungsrathes 23.964 fl. zur Vertheilung einer von 3 pCt. Dividende, d. i. 6 fl. per Actie verwendet und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen. In den Verwaltungsrath wurden die ausscheidenden Mitglieder Ritter Leon v. Wernburg und Gustav Gerhardt wiedergewählt.

Südbahn-Gesellschaft. (Ernennung des Regierungsrathes Heinrich Pfeiffer Ritter von Wellheim zum General-Director-Stellvertreter.) In der Sitzung des gesellschaftlichen Verwaltungsrathes vom 7. Juli wurde der Verkehrs-Director Regierungsrath Heinrich Pfeiffer Ritter von Wellheim zum General-Director-Stellvertreter ernannt. Der genannte Functionär wird übrigens die Leitung der Verkehrs-Direction auch weiters beibehalten.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Von der am 19. Juni für den Güterverkehr eröffneten Spreethal-Flügelbahn bei Bautzen ist der auf die Sächs. Staatsbahn fallende Längentheil von 1·33 km als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 3. Juli d. J. dem Schiffs-Inspector der Ersten priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Capitän Philipp Lenz das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. Juli d. J. den Ministerial-Secretären im Handelsministerinm Theodor Edlen von Hankenberg und Dr. Friedrich Szabó taxfrei den Titel und Charakter eines Sectionsrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Bacquehem m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. August 1893 treten zu den Tarifen für den obgenannten Verband die Nachträge:

3 zu Tarifheft 1,
3 „ „ 2, und
2 „ „ 3

in Wirksamkeit.

Dieselben enthalten unter Anderem Aenderungen der besonderen Bestimmungen, Aenderungen von Stationsnamen, Ergänzungen und Berichtigungen der Haupttarife.

Exemplare dieser Nachträge können bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 11. Juli 1893. [582]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil II, für Eil- und Frachtgüter und eines Berichtigungsblattes zum Kilometerzeiger.

Mit 1. August 1893 tritt der Nachtrag I zu dem seit 1. April 1893 giltigen Tarife, Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen des Abschnittes B des Tarifes.

II. Aenderungen und Ergänzungen des Abschnittes C des Tarifes.

III. Ergänzungen des Abschnittes D des Tarifes.

IV. Ergänzung des Abschnittes E des Tarifes.

V. Abschnitt F (Percent-Tabellen zur Ermittlung des Transportsteuer-Zuschlages im österr.-ungar. Anschlussverkehre).

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der gesellschaftlichen Betriebsdirection in Budapest, sowie durch die Stationen (in Wien Südbahnhof bei der Cassa Nr. 5 für Rundreise-Billets) zum Preise von 20 Hellern per Stück zu beziehen.

Weiters gelangt ein Berichtigungsblatt zu dem vom 1. April 1893 giltigen Kilometerzeiger für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, enthaltend die Berichtigung einiger im genannten Kilometerzeiger enthaltenen Entfernungen, zur Hinausgabe.

Wien, am 12. Juli 1893. [583]

Umschlagsverkehr via Barcs.

Einführung eines Nachtrages II zum Tarife vom 1. November 1892.

Mit 1. August 1893 tritt ein Nachtrag II zu dem ab 1. November 1892 giltigen Tarife für den directen Frachtgutverkehr von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach serbischen, rumänischen und bulgarischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft via Barcs, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages II können zum Preise von 12 h per Stück bei der Personencassa 5 für Rundreise-Billets am Wiener Südbahnhofe, bei den betheiligten Verwaltungen (Tarifbureaux), sowie durch die im bezüglichen Verbandtarife enthaltenen Stationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 15. Juli 1893. [584]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr von den Stationen Bánya und Szabolcs der k. k. priv. Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn und der Station Üszög der kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausnahmetarif.

Mit 1. August 1893 gelangt ein Ausnahmetarif für den Transport von mineralischer Kohle, Coaks und Briquets von den Stationen Bánya und Szabolcs der k. k. priv. Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn und der Station Üszög der kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zur Einführung.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes können bei den betheiligten Verwaltungen und bei der Personencassa 5 für Rundreise-Billets am Wiener Südbahnhofe zum Preise von 30 Hellern per Stück bezogen werden.

Wien, am 11. Juli 1893. [585]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr (Heft II). (Einbeziehung der Station Botfalu.) Vom 15. Juli 1893 ab wird die Station Botfalu der kgl. Ungar. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Auf der Schnitttafel II des Taritheftes II ist sonach auf Seite 18 bei den Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen hinter Boldogháza die Station Botfalu mit dem Theilfrachtsatze von 121 kr. nachzutragen.

— (Heft III). (Erhöhung von Frachtsätzen.) Die im Nachtrage I zum Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr auf Seite 9 (Empfangsstationen der Gruppe B) enthaltenen Frachtsätze nach den nachstehenden Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn werden mit Giltigkeit vom 1. September 1893 ab wie folgt erhöht: Nach Kismarton-Szárzván (Eisenstadt-Mühlendorf) von 29 auf 29·5 kr., nach Lajta-Ujfalu (Neufeld) von 23 auf 24 kr. und nach Sopron (Oedenburg) von 29 auf 31 kr. per 100 kg.

Deutsch-Nordischer Lloyd. (Ausnahmetarif für Torfstreu, Torfmull und Futtermittel.) Der Deutsch-Nordische Lloyd hat sein Zugeständniss zur Einführung des Ausnahmetarifes für Torfstreu und Torfmull sowie für Futtermittel zurückgezogen und es tritt sohin dieser Ausnahmetarif im Wechselverkehre der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen einerseits und dem Deutsch-Nordischen Lloyd andererseits am 20. August 1893 wieder ausser Kraft.

Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil II b. vom 1. September 1889. (Ermässigung für Futterkräuter.) Für die Strecken der französischen Ostbahn ist wegen der Dürre, welche die Ernte der Futtermittel beeinträchtigt hat, vom 1. Juni bis 31. August 1893 auf die Transportpreise (einschliesslich der Bahnhofs- und zutreffen-

den Falls der Auf- und Abladegebühren) für nachgenannte, in vollen Wagenladungen aufgegebene Güter: Futterkräuter, Heu, Stroh von Getreide, Kleie, Getreideabfall in Säcken, Oelkuchen, Malztreber, Futterbohnen, Torfstreu und Haidestreu ein Nachlass von 25% gewährt worden. Diese Ermässigung wird nur im Verkehr nach Frankreich gewährt. Um dieselbe erlangen zu können, müssen diejenigen Wagenladungen, welche nach den Taxen des allgemeinen Tarifs abgefertigt werden, mindestens 4000 kg, und diejenigen, welche nach den Taxen der Specialtarife oder der „Tarifs communs" abgefertigt werden, mindestens 5000 kg wiegen, vorbehaltlich der Bedingungen für Futtermittelsendungen nach dem Frachtgutspecialtarif Nr. 23, für welche die Berechnung nach Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Wagens in Kraft bleibt. Die Fracht, einschliesslich der Bahnhofs- wie auch zutreffenden Falls der Auf- und Abladegebühren wird zunächst nach den Sätzen der in Kraft befindlichen allgemeinen oder Specialtarife berechnet. Unter dieser französischen Fracht, und zwar unter dem mit der Feder einzutragenden Vermerk „25% Ermässigung" ist der Betrag der zugestandenen Ermässigung, welcher von der vollen Fracht abzuziehen ist, von der französischen Empfangsstation einzutragen, so dass auf diese Weise die wirkliche vom Empfänger zu zahlende Fracht zu ersehen ist. Sendungen in Francatur müssen daher mit Francaturnote begleitet werden; im Uebrigen sind von den deutschen Abfertigungsstellen die vollen französischen Frachten nachzuweisen. Die Controle der französischen Ostbahn wird die Versendnachweisungen entsprechend richtigstellen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Herausgabe der 3. Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2.) Am 1. August 1893 treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband die 3. Nachträge in Kraft. Durch dieselben werden einzelne besondere Bestimmungen und Stationsnamen geändert, auch die Station Pössneck der Saal-Eisenbahn in den Verband einbezogen. Der Nachtrag 3 zu Tarifheft 1 enthält zugleich directe Frachtsätze zwischen verschiedenen Stationen für einzelne bestimmte Tarifclassen bezw. Frachtgegenstände, worüber auf Anfrage das Verkehrsbureau in Magdeburg nähere Auskunft ertheilt. Auch wird durch diesen Nachtrag der bestehende Frachtsatz des Ausnahmetarifs 5a zwischen Aschersleben und Olmütz (Mähr.-Schles. Centralb.) mit Giltigkeit vom 1. September d. J. ab von 488 auf 498 Pfg. für 100 kg erhöht. In dem Nachtrag 3 zu Heft 2 ist noch ein Ausnahme-Frachtsatz für Glaubersalz zwischen Trotha und Radnitz enthalten. Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von je 10 Pfg. oder 6 kr. ö. W. käuflich zu erhalten.

Galizisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. (Einführung von Nachträgen.) Am 1. August 1893 gelangen zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Getreide etc. zwischen galizischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. österreichischen Staatsbahnen einerseits und süddeutschen Stationen andererseits, Theil III., Tarifheft Nr. 1 und 2 vom 1. September 1890, die Nachträge I. zur Einführung. Die Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife und bringen zum Theil beträchtliche Ermässigungen der Frachtsätze für Getreide und Mühlenfabrikate. Exemplare derselben sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Zustreifdienst für Eil- und Frachtgüter im Bereiche Budapests.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass dieselbe in Gemässheit der Bestimmungen des § 68 des Betriebs-Reglements den Zustreifdienst für Eil- und Frachtgüter im Bereiche von Budapest eingerichtet und die Ausübung dieses Dienstes der Speditionsfirma J. D. Klein übertragen hat, welche die Zustreifung der genannten Güter vom 1. Juli ab zu nachfolgenden fixen Preisen zu besorgen hat:

Eilgüter:

1. bis zum Gewicbte von 25 kg	20 kr.
2. über 25 kg bis zum Gewichte von 50 kg per Stück .	25 „
3. über 50 kg, für jede weitere angefangene 50 kg .	20 „

Frachtgüter:

1. bis zum Gewicbte von 50 kg	20 kr.
2. über 50 kg, jede weitere angefangene 50 kg . . .	15 „

Die Zustellung der Eilgüter erfolgt vom Ostbahnhofe (keleti pálya udvar), jene der Frachtgüter vom Budapest-Josefstädter Frachtenbahnhof (Budapest-Joszefváros) oder vom Donauuferbahnhofe (dunaparti teherpálya udvar) aus.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Zur Deckung des Bedarfes an Oberbaumateriale für das laufende Jahr gelangen noch bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen **100 Tonnen Hakennägel des Syst. X/XI** im Offertwege zur Vergebung.

Diese Hakennägel sind längstens innerhalb 4 Wochen vnm Tage des erfolgten Zuschlages, franco Waggon einer oder mehrerer Stationen des westlichen Bahnnetzes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, nach den bei der gefertigten k. k. General-Direction bestehenden, und bei der Facbabtheilung für den Bau- und Bahnerhaltungsdienst zur Einsicht aufliegenden Lieferungsbedingnissen und Normalzeichnungen abzuliefern.

Reflectanten auf diese Lieferung werden eingeladen, ihre Offerte mit einem 50 kr. Stempel versehen, versiegelt, und durch die Aufschrift **„Offert auf Hakennägel"** gekennzeichnet, **bis längstens 20. d. Mts., 10 Uhr Vormittags,** bei dem Einreichungs-Protokoll der gefertigten k. k. General-Direction in Wien (Fünfhaus, Administrationsgebäude) einzubringen.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte erfolgt eine Stunde nacb Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der k. k. General-Direction, und stebt es den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwobnen.

Die k. k. Staatsbahn-Verwaltung behält sich vor, eingebrachte Offerte ganz oder theilweise unberücksichtigt zu lassen.

Wien, im Juli 1893.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Döbling bei Wien.

Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (312)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.

Waggon-Oefen 566 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine „Helios".

Absolut rauchverzehrende „Calorifères".

Central-Heizungen aller Systeme.

WILHELM NOWOTNY'S

Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei

Lieferant der k. k. Staatsbahnen

WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33

empfiehlt sich den (363)

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

K. k. priv.

Fabrik feuerfester, gegen Einbruch sicherer Geld-, Bücher- und Documenten-Cassen

von

Franz Astleitner, Wien

Fabrik und Niederlage;

XVIII. Bezirk, Eduardgasse Nr. 10.

Gegründet 1864. (366)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1440	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineralther, mineralische Schmieröle und Schwefelsäure-Abfallwasser	Mähr.-Ostrau	Horaždowic-Stadt	Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Anfrechthaltung der speciellen Tarifbestimmungen des seit 1. September 1891 giltigen Ausnahmetarifes für Petroleum etc.	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Tarif	kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
					Königinhof					57·8				
					Opočno					64·3				
					Schüttenhofen					48·3				
					Sobieslau					59·8				
					Sndoměřic					51·8				
										54·8				
				Oderberg	Horaždowic-Stadt					58·7				
					Königinhof					65·1				
					Opočno					49·1				
					Schüttenhofen					60·7				
					Sobieslan					52·7				
					Sndoměřic					55·7				
				Elbeteinitz St.E.G.	Schmiedeberg					48·7				
					Weipert					50·3				
				Pardubitz St.E.G.	Schmiedeberg					51·8				
					Weipert					53·4				
1441	K.k.St.B.		Seegras	Wels	Wien K.E.B.	In jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1893	Localtarif	102 kr.	85 kr.	17 kr.	Im Kartirungswege		
1442	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mehl und Getreide	Getzersdorf	Atzenbrngg	In jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 10	kr. 7	kr. 3	Im Kartirungswege		
				oder vice versa	St. Pölten				10	7	3			
1443	Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Maner- und Dachziegel	T u r n a u	R e i c h e n a u i/B.	Anfrechthaltung der für den Ausnahmetarif 3, bezw. Specialtarif 3 giltigen Bestimmungen	Bis Ende September 1893	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883, Nachtrag XIII, Ausnahmetarif 3	7·4 kr. ö. W.	4·0 kr. ö. W.	3·4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Gilt nur für Sendungen, welche für den Schulbau der Gemeinde Knkan-Seidenschwanz bestimmt sind. Auf den Frachtbriefen muss das Gemeindsamt Knkan-Seidenschwanz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1444	Oesterreichischen Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Futter- und Streuartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee, Futterrüben, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlempe, Spülicht, Träbern, Trestern, Oelkuchen, Oelknebenmehl, Torf und Waldstreu, ferner Düngemittel der Position D—15 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, sowie Futtersamen	Rücksichtlich der Linien der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.		Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Aufgeber, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge lahnämtliche Bestätigung einzubolen ist; Bestimmung der Sendungen nach österreichischen Empfangsstationen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende September 1893	Localtarife		13 kr. pro Wagen und 1 Kilometer (inclusive Manipulations-Gebühr)		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Für Sendungen auf kürzere Strecken, als 8 Kilometer, werden die nebenbezifferten Einheitssätze stets für 8 Kilometer berechnet. Der Zuschlag zu den Frachtgebühren der S.N.D.V.B. wird nicht eingehoben

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfntter, Strenartikeln, Düngemitteln nnd Fnttersamen:

Vor- nnd Znname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnnng des Artikels	Qnantnm in Kilogramm	Anmerknng
Znsammen			

Vorangegebenes Gesammtqnantnm wird in der Station . . . . . nnter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . zur Anfgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogone Qnantnm vorgenannter Artikel nur an die vorangefnhrten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzngeben.

Ort nnd Datum der Ansstellnng:

. . . . . .

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1445	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	Localbahn Reichenberg—Gablonz	Mauer- und Dachziegel	Maffersdorf r/N.	Gablonz-Brandl	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen der Transporte hat die Partei durch ihre Leute nnd auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist bewerkstelligen zu lassen	Bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Gebührentarif der Localbahn Reichenberg—Gablonz vom 1. Jänner 1893	9·9 kr. ö. W.	5·4 kr. ö. W.	4·5 kr. ö. W.	Im Kartirngswege		
1446	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. Staatsbahnen	Phönix-Waschlange	Trient (Trento)	Laibach	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	L o c a l t a r i f e	544	378	166	Im Kartirngswege		
					Finme				657	440	217			
					Triest				657	440	217			
					Cormons				688	458	230			
					Görz				680	453	227			
					Wörgl				230	190	40			
					Knfstein				247	202	45			
					Innsbrnck				179	153	26			
					Klagenfnrt				320	255	65			
					Graz				472	339	133			
					Agram				561	388	173			
					Marbnrg				424	312	112			
					Oedenbnrg				641	432	209			
					Bndapest				700	466	234			
					Villach				288	232	56			
					Brnck a. d. M.				520	365	155			
					Wien (Matzleinsdorf)				656	440	216			
					Wr.-Neustadt				616	418	198			
					Baden				632	427	205			
					Steinamanger				596	408	188			
					Stnhlweissenbnrg				641	433	208			
					Balaton-Szt. György				548	381	167			
					Sziszek				603	411	192			
					Zákány				515	363	152			
					Pettan				440	321	119			
					Csakathnrn				473	339	134			
					Barcs				565	391	174			
					Acsad				604	412	192			
					Brnneck				136	116	20			
					Innichen				171	146	25			
					Toblach				163	139	24			
					Sillian				179	153	26			
					Thal				196	166	30			
					Lienz				205	172	33			
					Greifenbnrg				230	190	40			
					Spittal a. d. D.				263	214	49			
					Spielfeld				440	321	119			
					Reichenburg				520	365	155			
					Cilli				472	339	133			
					Rann				528	370	158			
									Heller, bezw. inclusive ungar. Stener		Heller			
1447	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Sand der Position E—20 des Tarifes, Theil I	Bodenbach (B.N.B. nnd St.E.G.) und Tetschen (B.N.B. nnd Oe.N.W.B.)	Graz (S.B.)	Bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des für den Transport beigestellten Wagens. Anf- n. Abladen durch die Partei	Bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, resp. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif Theil II, giltig vom 1. Juli 1893 für den Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen nnd Böhmen	169 Heller	156 Heller	13 Heller	Im Kartirngswege		
1448	**Südbahn-Gesellschaft**		Getreide aller Art	Die im Verordnnngs-Blatt Nr. 35 ex 1893, snb Post 617, für Getreide aller Art ab Barcs transit nach Stationen der Strecken Innsbruck—Knfstein nnd Brixen—Ala loco, sowie nach Avio loco pnblicirte Begünstigung gilt unter den gleichen Modalitäten ab Barcs transit auch für derlei Sendungen, welche ab Stationen der Strecke Mohacs—Üszög proveniren nnd in Barcs per Bahn anlangen.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1449	Südbahn-Gesellschaft		Porphyr-Steine	Brauzoll	Innsbruck	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen zum Bane des Andreas Hofer-Denkmales am Berge Isel bestimmt und an das Denkmal-Comité adressirt sein. Auf- und Abladen der Transporte hat Partei zu veranlassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende August 1893	Localtarif	68 Heller	30 Heller	38 Heller	Im Kartirungswege		
1450	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Reichenburg	Lichtenwald Steinbrück Videm-Gnrkfeld Rann Zaprešić	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Partei Anf- nnd Abladen	Bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	16 28 12 16 29 Heller, bezw. incl. ung. Steuer	12 20 10 12 25	4 8 2 4 4 Heller	Im Kartirungswege		
1451	Südbahn-Gesellschaft		Schotter	Reichenburg	R a n n	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen zum Ban der Bezirksstrasse in Rann bestimmt nnd an den Bezirksausschuss dortselbst adressirt sein. Anf- nnd Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1893	Localtarif	15 Heller	8 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
1452	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Chromerze	Belgrad loco Belgrad transito Ristovac	Oderberg (K.F.N.B. und K.O.B.)	Frachtzahlung für das factisch verladene Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1893	Tarifheft III für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei	Bestehen keine directen Frachtsätze	In Franken Gold 1·93 1·88 3·78		Im Kartirungswege		
1453	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrübe, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Kotojed Zdonnek Scheleschowitz Jarohnowitz bezw. vice versa	Kremsier	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 4·7 8·7 6·7 5·9	kr. 4·0 6·5 4·0 4·0	kr. 0·7 2·2 2·7 1·9	Im Kartirungswege		
1454	K.F.N.B.		Die bei dem Zugeständnisse, Publication im Verordnungs-Blatt Nr. 149 ex 1892, snb Post 2396, stipulirte Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, wird mit Giltigkeit vom 3. Tage nach gegenwärtiger Publication auf **Frachtzahlung für das verladene Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen,** abgeändert.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1455	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Futter- und Streuartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee, Futterrüben, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Träbern, Trestern, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Torf und Waldstreu, ferner Düngemittel der Position D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, sowie Futtersamen	Rücksichtlich der Strecken der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar: a) der Hauptbahnstrecken b) der Localbahnstrecken		Anflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Aufgeber, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendungen nach österreichischen Empfangsstationen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 30. September 1893	Localtarife		a) 13 kr. b) 15 kr. pro Wagen und 1 km (incl. Mgb.), in minimo Vier Gulden pro Wagen		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugehen. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikeln, Düngemitteln und Futtersamen:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Vorangegebenes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

(L. S.)

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1456	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Granitpflastersteine	Wien St.E.G.	Mietelbach	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagens; Anfrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Theil II — Heft 3. giltig vom 1. Juni 1888	17·7 kr. ö. W.	15·3 kr. ö. W.	2·4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1457	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brucheteine	Manneredorf	Groes-Schwechat	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der für den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	8 kr. ö. W.	7 kr. ö. W.	1 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
				Trantmannedorf	Klein-Schwechat									
					Gross-Schwechat									
1458	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Häckerling, Häcksel, Heu, Kaff, Klee, Spreu, Stroh, geschnitten und getrocknet	Efferding	Wien K.E.B.	Frachtzahlung für mindestens 3000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende November 1893	Localtarif	kr. 72·6	kr. 58·6	kr. 14·0	Im Kartirungswege		
					Wien K.F.J.B.				77·6	62·6	15·0			
					Penzing				72·6	58·6	14·0			
					Nussdorf				75·6	60·6	15·0			
1459	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn	Messingbleche und Messingdraht	Brixlegg	Wien K.E.B.	Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	178·0 kr.	148·8 kr.	29·2 kr.	Im Kartirungswege		

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	Bezeichnung der Verkehrsrelation: nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 148 vom 24. December 1892	2342	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Bielitz, Oswiecim loco, Sayhusch-Zablocie loco, Alt-Sandez, Boryslaw, Chahówka, Dolina, Drohobycz, Iwonicz, Jaslo, Jelesnia, Kasina wielka, Kolomea, Komancza, Lisko-Lukawica, Makow, Milowka, Mszana dolna, Olszanica, Osielec, Posada-Chyrowska, Rayeza, Rytro, Sambor, Sol, Stanislau, Stryj, Ustrzyki, Weg. gorka, Zagorz, Zaryte	Granica traneito (für russische Stationen)	Die Frachtbegünstigungen treten mit 31. Juli 1893 ausser Wirksamkeit

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 82. Wien, 18. Juli 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Central-Commission für die Rheinschiffahrt. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 11. Juni 1893 *) für die Localbahn Arnoldstein—Hermagor (Gailthalbahn).

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Felix von Mottony, Fabriksbesitzer in Arnoldstein, im Vereine mit Franz Lamprecht, Realitätenbesitzer und Bürgermeister von Hermagor, und Hans Gasser sen., Fabriksbesitzer in Hermagor, die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Arnoldstein nach Hermagor gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, ferner des Gesetzes vom 8. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 59, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Lomotiveisenbahn von der Station Arnoldstein der Staatsbahnlinie Villach—Tarvis nach Hermagor (Gailthalbahn).

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahn-Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.

b) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien und Prioritäts-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritäts-

*) Enthalten in dem am 12. Juli 1893 ausgegebenen XXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 110.

Obligationen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren.

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Für die im § 1 bezeichnete Bahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von 1,300.000 Gulden österr. Währung Noten zuzüglich einer vierpercentigen Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote für das mit 150.000 Gulden österr. Währung zu beziffernde Prioritäts-Actiencapital gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 75. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 61.020 Gulden österr. Währung und für den Rest der Concessionsdauer mit dem herabgeminderten Maximalbetrage von 13.491 Gulden österr. Währung festgesetzt.

§ 4.

Von dem nach § 3 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung der auszugebenden Prioritätsactien und Prioritäts-Obligationen zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesammte Anlagecapital (§ 12) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

Die Tilgung der Prioritäts-Obligationen hat hiebei jener der Prioritäts- und Stammactien vorauszugehen.

§ 5.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Einlösung der verfallenen Coupons von Prioritäts-Obligationen und Prioritätsactien nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminars richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seite des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 6.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 7.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, sowie die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden; bezüglich der Couponstempelgebühren ist dies nicht zulässig.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 8.

Der Bau der im § 1 genannten Eisenbahn ist ehestens zu beginnen und binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 9.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Concessionäre haben sich beim Bau und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der concessionirten Localbahn und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 11.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Handelsministeriums und der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, bezw. der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Material-Lieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat nach den von der Staatsverwaltung zu prüfenden Ansätzen des Kostenvoranschlages, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des Handelsministeriums insoferne zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 12.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Localbahn-Unternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Concessionäre sind berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritäts-Obligationen, welche mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 75 Jahren zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von höchstens 1,300.000 Gulden österreichischer Währung Noten auszugeben.

Die Begebung der zu emittirenden Prioritäts-Obligationen hat nach den von der Staatsverwaltung zu treffenden Anordnungen im Offertwege zu erfolgen.

Ferner wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem Betrage von 150.000 Gulden österreichischer Währung Noten auszugeben.

Die Dividende, welche bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Sollten nach concessionsmässiger Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten, soweit dieselben nicht aus dem Reservefonds oder zu Lasten der Garantierechnung bestritten werden, dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Prioritäts-Obligationen, Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 13.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten, beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 14.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebführung effectiv erwachsenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Es bleibt demnach der Staatsverwaltung die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staats-Telegraphenanstalt, dann der Civilwachkörper ausschliesslich vorbehalten, wobei einerseits auf die in Betracht kommenden öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Unternehmens Bedacht genommen werden soll.

Es bleibt übrigens die Regelung der Personen- und Gütertarife und der Leistungen für öffentliche Zwecke der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

§ 15.

Die Concessionäre sind verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichs-Gesetzblatt, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 16.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 17.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritäts-Obligationen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitales, und zwar der Prioritätsactien mit vier Percent und der Stammactien mit zwei Percent, und zur Tilgung des gesammten Actiencapitals innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer die zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung der ersteren zu den planmässig festgesetzten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw. insoferne einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen die im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritäts-Obligationen zur Selbstzahlung zu übernehmen und ferner eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 18.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 17, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 17) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefondes und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 19.

Nach erfolgter Bildung der Actiengesellschaft (§ 12) hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung haben die Concessionäre bis auf Weiteres eine Vergütung an den Staatsschatz nicht zu leisten.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten werden die Concessionäre enthoben.

§ 20.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen, und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen streng und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grossen Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am eilften Tage des Monates Juni im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und drei, Unserer Reiche im fünfundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Steinbach** m. p. **Bacquehem** m. p.

Technische Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von Arnoldstein nach Hermagor (Gailthalbahn).

Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Arnoldstein nach Hermagor ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn vorläufig für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen haben die Concessionäre allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Ernennung des von den Concessionären zu bestellenden Bauaufsichtsorganes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 30·6 km lange Bahn Arnordstein—Hermagor (Gailthalbahn) mündet aus dem westlichen Ende der Station Arnoldstein der k. k. Staatsbahnlinie St. Valentin—Tarvis aus, wendet sich nach Norden und übersetzt unterhalb der Einmündung des Gailitzbaches in den Gailfluss den letzteren.

In ihrem weiteren Zuge führt die Trasse in vorwiegend westlicher Richtung am linksseitigen Gehänge des Gailthales aufwärts, berührt die Ortsgebiete von Sack, St. Paul, St. Stefan und Köstendorf und gelangt nach Görtschach.

Hier verlässt die Bahn das Gailthal und gelangt, im Thale des Fellbaches aufwärts führend, nach Hermagor, woselbst im Westen des gleichnamigen Marktes die vorläufige Endstation Hermagor angelegt wird.

Ueber Aufforderung der Staatsverwaltung ist überdies eine Verbindung dieser Localbahn mit der currenten Strecke Tarvis—Arnoldstein obgenannter Staatsbahnlinie im Westen der Station Arnoldstein herzustellen.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen Benützung der Anschlussstation Arnoldstein, sowie wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen.

Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes, unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Verwaltung der Anschlussbahn nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen, wobei die Einschaltung von Uebergangscurven mit beibehaltenem Centrum empfohlen wird.

Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade, für die Constante 6000 und 3000, mindestens eine Länge von 14, bezw. 10 m erhalten.

Ueber die für die einzelnen Strecken zu wählenden Constanten der Uebergangscurven entscheidet die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrücken stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung 12 Promille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Promille nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 180 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m betragen, bei Anlage von Perrons zwischen den Geleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4·0 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbanquette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die im Punkte 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite auszuführen. Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

In Einschnitten mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·4 m betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, beziehungsweise haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper seitlich der Inundirung der Flüsse ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·6 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 3·5 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung zu beobachten.

Falls es das Gewicht und die Constructionsart der zu verwendeten Fahrbetriebsmittel zulässt, wird gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn die im § 3, lit. h, Absatz 1, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, angeführte 20percentige Ermässigung der in lit. a und b desselben Paragraphen normirten Belastungen zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei der Ausführung der Bahn ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie das im § 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist im Systeme des schwebenden Stosses nach den für die Eisenbahn Lemberg-Bełzec mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 10. April 1887, Z. 10.275, genehmigten Normalien auszuführen.

Hiebei darf die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte nicht über 77·5 cm, die Inanspruchnahme der Schienen höchstens 1000 kg per Quadratcentimeter betragen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 26 kg betragen.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 14 cm.

In Bögen von weniger als 250 m Radius ist die Verwendung von Schwellen aus weichem Holze nur dann statthaft, wenn sämmtliche Schienenbefestigungsstellen mit Unterlagsplatten versehen werden.

In Bögen von 800 oder weniger als 800 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel mindestens entsprechend den vorstehend angeführten Oberbau-Normalien zu verstärken.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3·0 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbankette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterkörpers unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in Stationen können mit besonderer Genehmigung des k. k. Handelsministeriums auch aus Riegelmauerwerk hergestellt werden.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst sind entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auszuführen und mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben stets eine durchgehende Untermauerung zu erhalten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen angepassten Ausmasse und im Einklange mit der bestehenden Landesbauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die durchschnittliche Entfernung der Wärterhäuser in der freien Bahn hat circa 5 km zu betragen.

Die Wärterhäuser sind entweder aus Ziegeln oder Stein zu erbauen oder aus auf einer Untermauerung ruhenden Blockwänden zu errichten.

Bei der Anlage von Wärterhäusern ist hinsichtlich der separirten Anbringung von Glockenapparaten in Signalhütten die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 27. Jänner 1893, Z. 14.657 ex 1892 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 23 ex 1893) Rechnung zu tragen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind, oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von circa 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen hat höchstens 7·5 km zu betragen.

Die Gesammtlänge der Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen soll mit Ausschluss der Geleise der Abzweigungsstation, welche auf Kosten der Concessionäre von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hergestellt werden, mindestens 11·7 pCt. der Bahnlänge betragen.

Die Anlagen der Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Handelsministeriums ergehenden Weisungen auszuführen.

Die Stationen sind mit Central-Weichenstellanlagen zu versehen.

In jenen Stationen, welche laut Punkt 9, Absatz 4, Distanzsignale erhalten, sind diese letzteren mit den Central-Weichenstellanlagen in mechanische Abhängigkeit zu bringen.

Diese Einrichtungen sind im Sinne des Erlasses der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 10. Jänner 1892, Z. 13.493 ex 1891 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 8 ex 1892) auszugestalten.

In den zur Wasserentnahme bestimmten Stationen sind solche Vorkehrungen, bei welchen zur Wasserentnahme der Locomotivdampf in Anspruch genommen wird, nur über besondere Genehmigung des k. k. Handelsministeriums gestattet.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbauanlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen.

Insoferne hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der diesbezüglichen Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen eingeschaltet sind, zu versehen.

Die Ausrüstung der Bahn mit elektrischen Glockenschlagwerken kann unterbleiben, insoweit nicht besondere Fälle dies nothwendig machen würden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Bei allen Kreuzungsstationen, sowie bei der Anschlussstation an die bestehende, dem öffentlichen Verkehre dienende Bahn sind Distanzsignale auszuführen, deren Stellung, wie unter Punkt 8 erwähnt, in entsprechende mechanische Abhängigkeit von jener der Weichen zu bringen ist.

10. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die betriebführende Bahnverwaltung auf Grund der im Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen im Einvernehmen und auf Kosten der Concessionäre der Localbahn.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbau-Objecte der Bahn zu erfolgen.

Nach Genehmigung der Pläne für die Fahrbetriebsmittel wird entschieden werden, inwieweit von der im § 3, lit. h, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sowie im Punkte 5 der gegenwärtigen Bedingnisse erwähnten Ermässigung der Verkehrslasten Gebrauch gemacht werden darf.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889) zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

13. Schlussbestimmung.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Die diesbezüglichen Kosten sind jedoch im ersten Anlagecapitale nicht enthalten, und werden über die Bedeckung seinerzeit besondere Abmachungen mit der Staatsverwaltung zu treffen sein.

Wien, am 28. Juni 1893.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Staatsbahnlinie Hieflau—Eisenerz.

Das k. k. Handelsministerium hat mit Erlass vom 18. Juni 1893, Z. 25.934, in Abänderung der Bestimmungen des Erlasses vom 8. Juli 1880, Z. 17.305, die Reactivirung des normalen Betriebes unter Anwendung einer maximalen Geschwindigkeit von 40 km per Stunde auf der Staatsbahnlinie Hieflau—Eisenerz genehmigt, nachdem diese Linie mit den Erfordernissen einer Hauptbahn ausgerüstet worden ist.

Statut für die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen.

Das k. k. Ministerium des Innern hat mit Erlass vom 25. Juni 1893, Z. 14.074, das geänderte Statut für die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen, welches an Stelle des unterm 18. September 1889, Z. 16.992, genehmigten Statutes tritt, genehmigt.

H.-M.-Z. 35.142.

Central-Commission für die Rheinschiffahrt.

Die Central-Commission für die Rheinschiffahrt, in welcher derzeit Preussen, Bayern, Baden, Hessen, Elsass-Lothringen und die Niederlande vertreten sind, war vom 24. Mai bis zum 8. Juni in einer ausserordentlichen Sitzung versammelt.

Zunächst wurde der Jahresbericht für die Rheinschiffahrt im Jahre 1892 festgestellt; derselbe wird Anfang Juli im Druck erscheinen. Die Central-Commission war in diesem Jahre in drei aus Schiffszusammenstössen erwachsenen Streitsachen als Berufungsinstanz angerufen worden. In einer Sache wurde Beweisbeschluss, in den zwei anderen Endurtheil erlassen. Bei der einen der durch Endurtheil erledigten Sachen handelte es sich um die örtliche Zuständigkeit des Rheinschiffahrtsgerichts; nach dem preussischen Gesetze vom 8. März 1879 ist in Fällen, wo der Zusammenstoss auf dem Strome stattgefunden hat, das Rheinschiffahrtsgericht des einen oder anderen Ufers zuständig; in dem Urtheil der Central-Commission wurde festgestellt, dass sich die Bestimmung nach der Absicht des Gesetzes, welches die oft schwierigen Feststellungen über die Lage der betheiligten Schiffe zu der meist im Thalwege des Stromes laufenden Gerichtsgrenze vermeiden wollte, nur auf die im Strome selbst zwischen den beiderseitigen Uferlinien stattgehabten Zusammenstösse, nicht auch auf diejenigen Vorkommnisse beziehe, welche sich im Gebiete eines sich in das Land hinein erstreckenden Rheinhafens ereignet haben.

In dem anderen Urtheile wurde in Auslegung der Art. II, Ziffer 2 und XI der Schiffahrts-Polizeiordnung festgestellt, dass es einem lavirenden Schiffe, sobald es ein entgegenkommendes Dampfschiff herannahen sieht, das einen festen Curs an einem Ufer hat, verboten ist, beim Laviren den Curs dieses Dampfschiffes zu durchkreuzen, und zwar auch dann, wenn die Entfernung von dem Dampfschiffe noch erheblich grösser ist, als die in Art. II, Ziff. 2 für quertreibende Schiffe bezeichnete, von einer halben hezw. ganzen Strombreite. Aus Anlass der hei Behandlung der Rheinschiffahrtssachen gemachten Erfahrungen wurde von der Central-Commission erwogen, oh und durch welche Massnahmen es möglich sei, den Grundsatz des Art. 36 der revidirten Rheinschiffahrtsacte, wonach das Verfahren der Rheinschiffahrtsgerichte ein beschleunigtes sein soll, entschiedener und allseitiger, als dies seither geschehen, durchzuführen. Es wurde namentlich die Unterlassung längerer Schriftenwechsel, ein thunlichst rasches Verfahren bei der Herbeiführung der Zeugeneinvernahme sowie die Anerkennung dieser Civilstreitigkeiten als Feriensachen als wünschenswerth erklärt. Hinsichtlich der vor die Rheinschiffahrtsgerichte gehörigen Strafsachen wegen schiffahrtspolizeilicher Zuwiderhandlungen wurde auf die von einer Uferregierung gegebene Anregung hin durch die Centralcommission festgestellt, dass es mit den Bestimmungen der Rheinschiffahrtsacte vollkommen im Einklang stehe, wenn in solchen Strafsachen zunächst die Erlassung eines Strafbefehls beim zuständigen Rheinschiffahrtsgerichte herbeigeführt werde, und dass die Erlassung von polizeilichen Strafverfügungen nach der Rheinschiffahrtsacte nicht unzulässig sei, vorbehaltlich der Frage, ob überhaupt nach der Deutschen Strafprocessordnung und dem Landesrecht das polizeiliche Strafverfahren Anwendung finde.

Ferner wurden in der Central-Commission einige Beschwerdesachen verhandelt, von denen die Beschwerde eines Schiffervereins über die Art und Höhe der Gebührenerhebung im Rotterdamer Hafen von allgemeinerer Bedeutung ist. Auf Grund der ausführlichen Mittheilung, welche vom niederländischen Bevollmächtigten über die auf die Rotterdamer Hafenanlagen gemachten Aufwendungen, über die laufenden Ausgaben für diesen Hafen, über den Gesammtbetrag der jährlich eingehenden Hafengebühren und über das Verhältniss, in welchem die Seeschiffe, die Rheinschiffe und die sonstigen Binnenfahrzeuge in Rotterdam bei den Ausgaben und Einnahmen der Hafenanlagen betheiligt sind, in der Commission gemacht wurde, gelangte die Mehrheit der Centralcommission zu der Anschauung, es sei nicht nachgewiesen, dass das in Rotterdam von den Rheinschiffen erhobene Entgelt im Widerspruch mit Art. 27 der revidirten Rheinschiffahrtsacte den Betrag der nothwendigen Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten übersteige. Auch in einzelnen von den Beschwerdeführern beanständeten Bestimmungen der Rotterdamer Gebührenordnung konnte man eine Verletzung der Rheinschiffahrtsacte nicht erblicken; wohl aber erachtete es die Central-Commission für billig, dass die nach dieser Gebührenordnung für einen bestimmten Zeitraum entrichtete Gebühr nicht zum zweiten Male zu zahlen sei, wenn das Schiff während dieses Zeitraumes vorübergehend seinen Aufenthalt gewechselt habe und noch vor Ahlauf desselben zum Zwecke der Fortsetzung des Ver- oder Entladegeschäftes in den Rotterdamer Hafen zurückgekehrt sei.

Hinsichtlich des Befähigungsnachweises der Schiffsführer wurde in der Central-Commission vorbehaltlich der Genehmigung der Uferregierungen Uebereinstimmung darüber erzielt, dass eine Verschärfung der derzeitigen Vorschriften geboten sei; In Zukunft solle ein Schifferpatent nur ertheilt werden, wenn die Zurücklegung des 21. Lebensjahres und ferner nachgewiesen ist, dass der Bewerher mindestens sechs, heim Patente für ein Dampfschiff mindestens siehen Jahre im Schiffergewerbe praktisch thätig gewesen ist. Jedoch war die Mehrheit der Ansicht, dass den Führern von kleinen Schiffen mit höchstens 1000 Centner Tragfähigkeit wenigstens für die oherrheinische Strecke bis ahwärts Mainz, sowie denjenigen Anwärtern, welche zwei Jahrescurse einer Schifferschule besucht und die Ahgangsprüfung hestanden haben, eine Erleichterung bei Erwerhung des Schifferpatentes zu gewähren sei. Ferner heschäftigte sich die Central-Commission mit der Frage, oh auch die zur Zeit an eine staatliche Genehmigung nicht gehundene selbstständige Führung von Rheinflössen von einer hesonderen Zulassung (Erwerbung eines Flösserpatentes) auf Grund nachgewiesener Befähigung abhängig gemacht werden soll. Da ein entschiedenes Bedürfniss nach dieser mit Abänderung der Rheinschiffahrtsacte verbundenen Massnahme nicht allseitig hervorgetreten ist, wurde beschlossen, diese Sache zunächst nicht weiter zu verfolgen. Im Zusammenhange hiermit ist in der Central-Commission angeregt worden, ob sich nicht die Verschärfung einiger polizeilicher Bestimmungen für die Flossfahrt empfehle. Dabei wurden von der Central-Commission Verschärfnngen in der Richtung beschlossen, dass die Entfernung in der der Wahrschaunachen dem Flosse vorauszufahren hat, bestimmter (von $^3/_4$ bis $1^1/_2$ Stunden) eingegrenzt und gleichzeitig das Anhängen des Wahrschaunachens an ein zu Thal fahrendes Schiff untersagt wurde.

Was die für die Schiffsmannschaften auf deutschen Rheinschiffen vorgeschriehenen Dienstbücher anhetrifft, so war schon auf der letzten Tagung der Commission ein Einverständniss darüber erzielt worden, dass auf strenge Handhabung der betreffenden Vorschriften, inshesondere auch gegenüber dem ausländischen, auf deutschen Fahrzeugen verwendeten Schiffspersonale zu halten und der Besitz des Diensthuches durch periodisch wiederkehrende Revisionen in den hauptsächlichen Hafenorten zu controliren sei. Die von einer Regierung aufgeworfene Frage, ob die Steuerleute, welche auf einem deutschen Rheinschiff als Schiffsgehilfen in ein festes Dienstverhältniss eingetreten sind, auch dann ein Dienstbuch zu führen hahen, wenn sie ein Patent als Schiffsführer besitzen, wurde zwar von der Commission bejaht, zugleich aber wurde beschlossen, es solle im Hinblick auf die in dieser Beziehung bisher vielfach beobachtete ahweichende und von erheblichen Missständen nicht begleitete Praxis, zunächst von einer strengeren Durchführung der Diensthuchpflicht gegenüber den mit Patent versehenen Steuerleuten Ahstand genommen und eine weitere Prüfung der Frage einer Aenderung der bezüglichen Vorschrift his zur Revision der Schiffahrts-Polizeiordnung vorhehalten werden.

In Bezug auf die Sicherheit und Ordnung des Verkehres auf dem Rhein wurde von einer Regierung hei der Central-Commission angeregt, ob es nicht zweckmässig wäre, übereinstimmende Anordnungen sämmtlicher Rheinuferstaaten dahin zu treffen, dass beim Vorkommen von Schiffszusammenstössen, sonstigen Unfällen und Beschädigungen auf dem Rhein sowie von schiffahrts- und flosspolizeilichen Zuwiderhandlungen mit gegenseitiger Unterstützung der Behörden aller Rheinuferstaaten der Thatbestand sofort durch die mit der unmittelbaren Schiffahrts- und Stromaufsicht betraute Behörde und ihre Beamten festgestellt werde und dass von diesen Behörden, soweit erforderlich unter Einziehung von Erkundigungen bei den Gerichten, Staatsanwaltschaften und Polizeibehörden, nach einheitlichem Muster Verzeichnisse über diese Vorkommnisse zu führen seien, welche alljährlich der Oberbehörde und dem Rheinschiffahrts-Inspector vorzulegen sind, damit daraus das Material für die Unfallstatistik im Jahresberichte der Central-Commission und geeigneten Falles auch der Anlass zu weiteren Massregeln, inshesondere auch zur Einleitung des Verfahrens wegen Zurückziehung des Patentes gegen die schuldigen Schiffer nnd Lootsen, entnommen werde. Man beschloss, diese Angelegenheit weiter zu verfolgen.

Eine weitere die Sicherung des Rheinverkehrs betreffende Frage, welche die Central-Commission auch in dieser Sitzung beschäftigte, bezog sich auf die Erlassung einer gemeinsamen Polizeiordnung über den Transport feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen zu rechnender Gegenstände. — Der Entwurf solcher gemeinsam für die Wasserstrasse des Rheins zu erlassenden Vorschriften wurde von der Central-Commission durchberathen, vor der endgiltigen Feststellung soll derselbe aher

einer nochmaligen Durchsicht unterworfen werden, um die Bestimmungen thunlichst mit denjenigen in Einklang zu setzen, welche nach der internationalen Berner Vereinbarung von 1890 hinsichtlich der Beförderung von leicht entzündlichen Stoffen auf den Eisenbahnen gelten.

Im Laufe der nächsten Jahre wird die Frage eines einheitlichen Lichtersignalwesens für den ganzen Rhein (zur Zeit gelten verschiedene Bestimmungen bis zur niederländischen Grenze und von da abwärts) zu erledigen sein. Ausserdem ist noch in einigen anderen Punkten eine Abänderung und Ergänzung der gemeinsamen Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein angeregt worden, insbesondere was die Vorkehrungen gegen die sich aus der elektrischen Beleuchtung der Dampfschiffe für die Sicherheit der Wasserstrasse ergebenden Gefährdungen, die Behandlung der Motorenboote, die Massregeln in Bezug auf Farbenblindheit der Schiffer anbetrifft. Die Central-Commission erwog in dieser Tagung insbesondere, in welcher Form die Erhebungen für die bevorstehenden Abänderungen und Ergänzung der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften durchzuführen sein möchten.

Von den übrigen Gegenständen, welche auf der Tagesordnung standen, ist noch hervorzuheben, dass die niederländische Regierung ersucht wurde, die Stelle, an welcher bei Gorcum und Krimpen Waal und Leck und damit der Geltungsbereich der gemeinsamen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften ein Ende hat, durch ein äusserlich sichtbares Zeichen den Betheiligten kenntlich zu machen, und dass das Secretariat der Central-Commission angewiesen wurde, den Betheiligten auf Ersuchen von den daselbst aufbewahrten schiffahrtspolizeilichen Vorschriften, welche für nicht conventionelle von Rheinschiffen befahrene Wasserstrassen (namentlich in den Niederlanden) gelten, Einsicht zu geben und soweit thunlich auch den Bezug derselben zu vermitteln oder die Bezugsquelle anzugeben.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Desinfectionsanlage für Bettfedern und Sturzgeleise in der Station Bodenbach.) Auf Grund des Ergebnisses der am 19. November 1892 stattgefundenen commissionellen Verhandlung wurde die Errichtung einer Desinfectionsanlage für Bettfedern und die Herstellung eines zu dieser Anlage führenden Sturzgeleises in der Station Bodenbach für Zwecke der Firma A. Röders in Prag bewilligt. [22. Juni, Z. 32.409.]

— Wasserabzugs-Canal in km 409·2.) Innerhalb der Durchfahrt in km 409·2 wird für Zwecke der Gemeinde Ziskow ein Wasserabzugs-Canal hergestellt. [15. Juni, Z. 29.530.]

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. (Schleppbahn zur Email-, Eisen-, Blech- und Metallwaarenfabrik der Brüder Bartelmus in Brünn: Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 2. Juni abgehaltenen politischen Begehung wurde für die projectirte Schleppbahn, abzweigend in km 5·873 der Hauptstrecke Schreibwald—Karthaus zu der in der Neugasse in Brünn gelegenen Email-, Eisen-, Blech- und Metallwaarenfabrik der Brüder Bartelmus führend, der Bauconsens ertheilt. [22. Juni, Z. 32.410.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Auflassung der Desinfectionsanlage in der Station Bodenbach und Errichtung einer solchen in der Station Tetschen.) Die bestehende Desinfectionsanlage in der Station Bodenbach wird aufgelassen und ist dafür die Errichtung einer solchen Anlage in der Station Tetschen in Aussicht genommen. [23. Juni, Z. 32.742.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag — Eger: Unterirdische elektrische Lichtleitung bei einer Traversirung der Strecke Prag [Bubna]—Prag [Sandthor].) Die Benützung der in km 1·1/2 der Bahnstrecke Prag (Bubna)—Prag (Sandthor) befindlichen Strassendurchfahrt für die von der Firma Waldek & Wagner in Prag ausgeführte elektrische Lichtleitung wurde genehmigt. [20. Juni, Z. 28.102.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Wiederactivirung des Nachtzuges 1520 von Granica nach Szczakowa.) Mit 15. Juli 1893 ist der aus sanitären Rücksichten aufgelassen gewesene Personenzug Nr. 1520 mit Abfahrt von Granica 9 Uhr 29 Min. Nachts und Ankunft in Szczakowa 9 Uhr 26 Min. Nachts, wieder eingeführt worden. Von demselben Zeitpunkte an verkehrt bei den Zügen 3/1433/1533 und 1520/1420/4 ein directer Wagen I. und II. Classe zwischen Wien und Granica. [Z. 36.633.]

Böhmische Commercialbahnen. (Linie Hochwessely—Smidar: Einstellung des Verkehrs der gemischten Züge Nr. 604 und 603.) Mit 16. Juli ist auf der Linie Hochwessely—Smidar der Verkehr der gemischten Züge Nr. 604 und 603 eingestellt worden, und sind die erwähnten Züge mit 15. Juli zum letzten Male in Verkehr gestanden. [Z. 36.630.]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Einführung der Heberlein-Bremse.) Ueber Ansuchen der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen hat das Handelsministerium die beabsichtigte Einführung der Frictionsbremse nach System Heberlein bei den Fahrbetriebsmitteln der genannten Gesellschaft genehmigt. [21. Juni, Z. 11.931.]

Salzkammergut-Localbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfung.) Im Sinne der Eisenbahnbetriebsordnung hat am 31. Mai die technisch-polizeiliche Prüfung der in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz erbauten schmalspurigen Tenderlocomotive, welche mit der Fabriksnummer 2822 und der Bahninventarnummer 10 versehen ist, stattgefunden. Die Locomotive hat 4 Achsen, von welchen die drei Kuppelachsen vor der Feuerbüchse, und die vierte, die Laufachse, hinter derselben gelagert sind. Die zweite Achse ist die Triebachse. Die Laufachse befindet sich in einem Drehgestell, welches in Combination mit der dritten Kuppelachse steht, die beiderseits um 25 mm verschiebbar ist. Das Kesselgewicht wird durch 7 Blattfedern (6 Längs- und 1 über der Laufachse liegende Querfeder) auf die Achsen übertragen. Die Steuerung ist nach dem System Heusinger v. Waldegg gebaut und liegt ebenso, wie die horizontalen Dampfcylinder, ausserhalb der Räder. Die Wandungen des unterhalb des Langkessels situirten Wasserkastens bilden zugleich den Rahmen bei dieser Locomotive, ferner ist an beiden Langseiten der Locomotive gleichfalls ein Wasserkasten angebracht. Die Maschine besitzt eine vollständige Kesselarmatur, 2 Injectoren, einen cylindrischen Rauchfang mit Funkensieb im Rauchkasten und eine Hebel- und Vacuumbremse, mit welcher das erste und zweite Räderpaar gebremst werden kann. Vorne und rückwärts sind schaufelförmige Bahnräumer und je ein Puffer angebracht. Die Entfernung der vier Achsen von einander beträgt 1·200, bezw. 0·900, 1·9000 m, die Gesammtlänge der Maschine 7·610 m, der Durchmesser der Trieb- und Kuppelräder 0·810, der Laufräder 0·560 m, die Spurweite 0·760 m. Die ersten drei Achsen sind mit je 6·1 Tonnen und die vierte Achse mit 4·3 Tonnen belastet; das Gesammtgewicht der Maschine im ausgerüsteten Zustande beträgt somit 22·6 Tonnen. Die mit dieser Locomotive unternommene Probefahrt hat auf der 10 km langen Strecke Salzburg—Eugendorf der Salzkammergut-Localbahn mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 33 km und einer maximalen Geschwindigkeit von 45 km per Stunde stattgefunden. Mit Rücksicht auf ein vollkommen befriedigendes Ergebniss der Probefahrt wurde gestattet, die obenbezeichnete Locomotive für den öffentlichen Zugsförderungsdienst auf der Salzkammergut-Localbahn zu verwenden. [H.-M.-Z. 33.423.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 25. Juni 1893, Z. 40.113, den Reichstagsabgeordneten Desiderius Schäfer und Johann Szentmiklósy für eine von der Station Detta der Linie Temesvár—Báziás der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, im Bereiche des Temeser Comitats über Omor, Perkoszova und die Gemarkung der Gemeinde Buttyin bis Nagy-Szám führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 25. Juni 1893, Z. 40.329, dem Obergespan Zoltán Kállay, dem Gutsbesitzer Georg Beniczky und dem

Stefan Baranyai und Consorten für eine von Nádasd (Comitat Borsod) aus über Bekölcze, Csehi, Szarvaskeö und die Gemarkung der Gemeinde Fel-Német bis zur Endstation Eger (Erlau) der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Füzes-Abony—Eger (Flügelbahn der Linie Hatvan—Miskolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Uebernahme des Betriebes der Poprádthalbahn.) Vom 1. Juli angefangen wurde der Betrieb der Poprádthalbahn (Poprád-Kesmárk und Kesmárk-Szepes-Béla) durch die Kaschau-Oderberger Eisenbahn übernommen. Demnach gehören alle auf den Betrieb der genannten Localbahn bezughabenden Correspondenzen vom genannten Tage ab in das Ressort der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und werden von derselben der Erledigung zugeführt werden. Die Fahrordnung und die Tarife bleiben vorläufig unverändert in Kraft.

Bau einer stabilen Brücke über die Save bei Gunja-Brcska. (Baubeginn.) Am 22. Juni wurde der Bau der Savebrücke bei Gunja-Brcska feierlich in Angriff genommen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 49 ex 1892), bei welchem Anlasse die kgl. ungar. Regierung, die croatische Landesregierung und die bosnisch-herzegovinische Verwaltung und die beiderseitigen Localbehörden durch Delegirte vertreten waren. Die nun im Bau begriffene Savebrücke wird in Fortsetzung der von der südlichen Transversalbahn Zágráb (Agram)—Sziszek—Uj-Gradiska—Bród—Vinkovcze—Mitrovicz—India—Zimony (Semlin) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden und bisher als Sackbahn endigenden Linie Vinkovcze—Gunja-Brcska hergestellt und bezüglich ihrer Construction sowohl für den Personen- und Fuhrwerksverkehr, als auch für die seinerzeitige Anlage von Eisenbahngeleisen eingerichtet werden, da die Fortsetzung der Linie Vinkovcze—Gunja-Brcska auf bosnischem Gebiete bis Dolnje-Tuzla in Aussicht genommen ist.

Localbahn Budapest—Lajosmisze. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 22. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Reichstags-Abgeordneten Ludwig Tolnay die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn-Actiengesellschaft Budapest—Lajosmisze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 74 ex 1892), deren Betrieb von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen geführt wird, statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1892 zur Verlesung, laut welchem die Ergebnisse pro 1892 minder günstig waren, als im Vorjahre. Als Grund hiefür wird die schwächere Ernte und der geringere Düngertransport von den Steinbrucher Borstenvieh-Maststallungen angegeben, weil ein grösseres Quantum nach anderer Richtung geliefert werden musste. Der Reingewinn (fl. 30.622) wird zur Einlösung des Prioritäten-Coupons à fl. 3 bis zum Belaufe von fl. 30.456 verwendet, der Rest auf neue Rechnung vorgetragen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt, worauf die Wahlen in den Directions- und in den Aufsichtsrath erfolgten.

Localbahn Nagyvárad—Belényes—Vaskoh. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 22. Juni fand in Nagyvárad (Grosswardein) unter Vorsitz des Directionsmitgliedes Tihamér Sarkadi die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn-Actiengesellschaft Nagyvárad—Belényes-Vaskoh, deren Betrieb von der Directiou der kgl. Ungarischen Staatsbahnen geführt wird, statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Jahre 1892 zur Verlesung. Diesem zufolge betrugen die Einnahmen fl. 199.755·51, die Ausgaben fl. 114.310, der Ueberschuss fl. 8541·43, welcher zur Amortisation der schwebenden Schuld verwendet wird. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt.

Mátraer Localbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 23. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Grafen Tibor Károlyi die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Mátraer Localbahn-Actiengesellschaft, d. i. der von der Station Kis-Terenne der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Miskolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehenden und diese in Kis-Ujszállás mit deren Hauptlinie Budapest-Nagyvárad (Grosswardein) —Brasso (Kronstadt) —Predeal verbindenden im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Liuie Kis-Terenne—Kis-Ujszállás (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 74 ex 1892) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1892 zur Verlesung. Diesem zufolge hat der Reingewinn 73.928 fl. betragen und sind hievon nach Einlösung verloster Prioritäts-Obligationen und nach Abzug diverser Spesen 65.340 fl. verfügbar zur Vertheilung verblieben. Es gelangen nach jeder Prioritäts-Actie fl. 2·75 zur Auszahlung. Nach Annahme des Berichtes und der Directions-Anträge wurde das Absolutorium ertheilt.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Bezugsrecht auf neue Actien der Gesellschaft.) Für den Bezug der neuen Actien der elektrischen Stadtbahn-Actiengesellschaft (früher Siemens & Halske) ist den Besitzern der alten Actien das Bezugsrecht in der Weise vorbehalten worden, dass auf je drei alte Actien eine neue entfällt.

Ausland.

Preussen. (Sitzung des Landes-Eisenbahnrathes.) Der Landes-Eisenbahnrath ist am 7. Juli mit folgender Tagesorduung zur Berathung zusammengetreten:

1. Ausnahmetarif für Eichen-Grubenholz von Papenburg nach dem Ruhrkohlengebiet,
2. Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zur Ausfuhr von mitteldeutschen Stationen über die belgischen und niederländischen Häfen,
3. Antrag auf Anwendung der Durchfuhrtarife für russisches Getreide auf Mehl zur Ausfuhr,
4. Nachweisung der seit der Mittheilung vom 11. October 1892 genehmigten Veränderungen von Ausnahmetarifen,
5. Antrag auf Wiedereinführung uud Ausdehnung der Ausnahmetarife für Kohlen nach den Oderumschlagsstellen bei Breslau, ausserdem
6. mehrere von der ständigen Tarifcommission der Deutschen Eisenbahnen vorherathenen, für die Beschlussnahme der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen vorhereitete Anträge von allgemeinerem Interesse zur Güterclassification des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, betreffend Beförderung und Tarifirung von Malzkeimen, Mineraldünger, Eisen und Stahl des Specialtarifes II, comprimirten Stahlwellen, Kupfervitriol, Speckstеinmehl, Glas- und Schmiergelpapier, sowie Schmiergelleinen zur Ausfuhr und Glastafeln.

— (Prämiirung nützlicher Erfindungen bei den Staatseisenbahnen.) Um den Bestrebungen Förderung angedeihen zu lassen, welche auf die Verbesserung der baulichen Betriebs- und Verwaltungs-Einrichtungen der Eisenbahnen gerichtet sind und darauf abzielen, die neuesten Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung auf technischem Gebiete für das Eisenbahnwesen nutzbar zu machen, sind — wie die „Z. d. V. D. E. V." berichtet — seit einigen Jahren in dem Etat der Staatseisenbahn-Verwaltung Mittel zur Prämiirung nützlicher Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens vorgesehen. Für das abgelaufene Etatsjahr haben hieraus 12 Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung, und zwar 6 mittleren und 6 höheren Beamten Prämien im Gesammtbetrage von 4900 Mk. für Erfindungen gewährt werden können, welche im wirthschaftlichen Interesse der Eisenbahn-Verwaltung von Werth sind.

Sachsen. (Eröffnung der elektrischen Strassenbahn Dresden [Schlossplatz]-Blasewitz [Schillerplatz].) Am 6. Juli wurde die elektrische Strassenbahn Dresden (Schlossplatz)-Blasewitz (Schillerplatz) mit den Haltestellen Schlossplatz (Terrassentreppe), Dampfschiff-Landeplatz, Steinstrasse, Rietschelstrasse, Sachsenplatz (Albertbrücke), Amtshof, Ziegelstrasse, Eliasplatz, Blumenstrasse („Dresdner Neue Welt"), Tatzberg, Pfotenhauerstrasse (Mitte), Tatzberg, Pfotenhauerstrasse (am Eingange zur Kraftstation), Bürgerhospital, Schubertstrasse (Weisses Schloss), Lothringer Wald, Elsasser Weg, Friedrich Auguststrasse, Barteldesplatz und Schillerplatz (Endstation) dem Betriebe übergeben.

Schweiz. (Project einer elektrischen Zahnradbahn von Luzern auf den Sonnenberg.) Der Bundesrath empfiehlt in der an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 19. Juni, einer zu bildenden Actiengesellschaft mit dem Sitze in Luzern die Concession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Zahnradbahn von Luzern auf den Sonnenberg auf die Dauer von 80 Jahren zu ertheilen. Die projectirte Bahn nimmt ihren Anfang im Obergrund am Ausgangspunkte der

Luzern—Kriens-Bahn, durchschneidet die Säälimatte, überschreitet mit einer eisernen Brücke die Einfahrt zum neuen Centralbahnhof, steigt durch den Steinhof hinauf, geht dem Gigenwald entlang nach dem Hof Ober-Amlehn, von da in einer Gegencurve und über den Rücken des Böschenhofes nach dem Gasthause Langfohre, und von hier längs des südlichen Abhanges des Sonnenberges auf dessen höchsten Punkt, Sonnenberg-Kulm oder -Signal. Die Länge der Bahn beträgt, horizontal gemessen, 3800 m, die Spurweite 1 m, die Maximalsteigung 148·88 ‰, die Höhendifferenz 330·5 m und der Minimalradius auf offener Strecke 100 m. Als Zwischenstationen sind Haltestellen bei Steinhof, Ober-Amlehn und Curhaus Sonnenberg vorgesehen, und sollen zum Betriebe elektrische Automobilien mit oberirdischer Stromzuführnng dienen. Die Kosten sind mit 516.100 Frcs. im Ganzen oder mit 136.000 Frcs. per Kilometer Bahnlänge veranschlagt. Nach einer Frist von 24 Monaten, vom Datum der Concession an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen; 6 Monate nach Genehmigung der Pläne ist mit den Erdarbeiten zu beginnen, und $1^1/_2$ Jahre nach dem Baubeginne ist die Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter — mit Ausnahme der Viehtransporte — werden nur befördert, soferne das Betriebssystem es gestattet. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Sommersaison beschränken, doch bleibt dem Bundesrathe das Recht vorbehalten, im Falle des Bedürfnisses eine weitere Ausdehnung des Betriebes zu verfügen. Im Allgemeinen ist es der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Curszeiten festzustellen. Die Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrathe festgesetzt.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Anhang zu dem ab 1. Mai giltigen, im Verordgs.-Bl. Nr. 49 publicirten Fahrplane der Wiener Localschiffe.) An Sonn- und Feiertagen verkehrt im Juli und August, jedoch nur bei schönem Wetter, im Anschlusse an den um 8 U. 33 M. Nachts vom Kahlenberge abfahrenden Bahnzug, welcher um 9 U. 3 M. Nachts in Nussdorf eintrifft, um 9 U. 15 M. Nachts ein Localschiff von Nussdorf nach Wien (Stefaniebrücke). — Saisonkarten an Wochen-, Sonn- und Feiertagen giltig. — Der Preis für 20 Fahrten zwischen Wien (sämmtliche Canalstationen) —Nussdorf oder umgekehrt beträgt 2 fl. 50 kr., zwischen Lang-Enzersdorf oder Klosterneubnrg nach Wien (sämmtliche Canalstationen) oder umgekehrt 3 fl. 50 kr.

— (Personen- und Frachtenfahrten des Seedampfers „Medea D“ zwischen Galatz—Batum: Fahrplan pro Juli bis Schiffahrtsschluss 1893.) Der Seedampfer „Medea D“ fährt regelmässig (ohne Haftung) im Personen- und Güterdienste zwischen Galatz—Batum nach folgendem Fahrplane: Die Abfahrt ab Galatz erfolgt am 23. Juli, 9. August, 26. August, 12. September, 29. September, 16. October, 2. November, 19. November und 6. December; die Ankunft in Batum am 26. Juli, 12. August, 29. August, 15. September, 2. October, 19. October, 5. November, 22. November und 9. December. — Die Abfahrt ab Batum erfolgt: am 30. Juli, 16. August, 2. September, 19. September, 6. October, 23. October, 9. November, 26. November und 13. December; die Ankunft in Galatz am 2. August, 19. August, 5. September, 22. September, 9. October, 26. October, 12. November, 29. November und 16. December. — Die Abfahrtstage werden möglichst eingehalten, ohne dass diesfalls eine Haftung übernommen werden kann. — Die Passagier-Fahrpreise (exclusive der Verköstigung betragen: Von Galatz nach Batum I. Platz 64 Frcs, II. Platz und Verdeck 26 Frcs.; von Sulina nach Batum I Platz 58 Frcs., II. Platz und Verdeck 23 Frcs.; von Batum nach Sulina I. Platz 21 Rubel, II. Platz und Verdeck 9 Rubel; von Batum nach Galatz I. Platz 24 Rubel, II. Platz und Verdeck 10 Rubel. Jedes Fahrbillet gibt Anspruch auf 25 kg Freigepäck. Uebergewicht 2 Rubel per 100 kg. Restauration an Bord. Die gesellschaftliche Vertretung in Batum ist: Capitän C. Stechina.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Maria Teresa“ von Kobe.) Dieser Dampfer von 1922 Tonnen Gehalt ist am 30. Mai nach 60tägiger Fahrt mit 29 Passagieren und 1737 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest angelangt. Derselbe brachte ans Kobe 2000 kg Curiositäten, 250.000 kg Reis; aus Hongkong 24.000 kg Quassia, 1500 kg Oelessenz, 600 kg Sternanis, 1400 kg Kunstgegenstände; aus Yokohama 420 kg Curiositäten, 1116 kg Ingwer; aus Canton 3372 kg Seidenabfälle, 996 kg Seide; aus Shanghai 29.250 kg Felle (hievon 12.350 kg für Venedig), 40 kg Moschus, 180 kg Curiositäten, 1460 kg Droguen; aus Singapore 125.352 kg Pfeffer, 10.150 kg Zinn, 3600 kg Muscheln, 10.962 kg Kaffee, 5280 kg Conserven, 10.150 kg Gambier, 720 kg Rohr; aus Colombo 25.325 kg Cocosnussöl, 17.560 kg Kaffee, 120 kg Curiositäten, 770 kg Thee; aus Batavia 12.357 kg Felle; aus Manilla 1587 kg Perlmutter; aus Calcutta 15.225 kg Ingwer, 30.450 kg Mirabellen, 4263 kg Tamarinde, 1200 kg Curiositäten, 600 kg Kunstgegenstände, 178.945 kg Häute (hievon 6597 kg für Ancona und 32.785 kg für Venedig), 153.550 kg Baumwolle, 4263 kg Salniter, 92.500 kg Jute für Venedig; aus Bombay 302.475 kg Baumwolle (hievon 129.500 kg für Venedig), 108.250 kg Leinsamen (hievon 50.750 kg für Venedig), 25.578 kg Speltgarn, 50.750 kg Baumwollsamen für Venedig; 59.682 kg Kaffee, 10.150 kg Pfeffer, 8220 kg Wolfsmilch, 1672 kg Häute, 2400 kg Curiositäten; aus Aden 2330 kg Kaffee (hievon 200 kg für Venedig), 600 kg Gummi, 5328 kg Perlmutter; aus Suez 30.061 kg Gummi, 1820 kg Effecten; aus Port-Said 54.000 kg Häute (hievon 14.000 kg für Venedig), 2369 kg Indigo, 875 kg Thee, 43.087 kg Kaffee, 2385 kg Cigarren; aus Fiume 3712 kg Papier. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 977.457 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 17. bis zum 23. Juli.)

Adriatischer Dienst.

18. Juli, 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta“, Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

19. „ um $4^1/_2$ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

20. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Malta“, Capitän M. Nicolich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

„ um $7^1/_2$ Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste“, Capitän A. Mitis, nach Venedig.

21. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Oreste“, Capitän E. Radeglia, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

22. „ um $7^1/_2$ Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste“, Capitän A. Mitis, nach Venedig.

„ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta“, Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

16. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Tibisco“, Capitän C. Zalampich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

18. Juli, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Tebe“, Capitän V. Gutman, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Anschluss in Smyrna nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Cesmé, Samos und Rhodus.

19. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Selene“, Capitän G. Giurovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Austria“, Capitän R. Mitis, nach Alexandrien, Syrien, Karamanien, Smyrna und Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Port Said, Jaffa, Caiffa, Beyruth, Alexandrstte, Mersina und Rhodus.

21. „ zu Mittag: Dampfer „Euterpe“, Capitän G. Nicolich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

22. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Vesta“, Capitän N. Covacsvich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Indo-Chinesischer Dienst.

21. Juli, 4 Uhr Nm.: Dampfer „Marquis Bacquehsm“, Capitän G. Walluschnig, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

25. Juli, Dampfer „.....“, Capitän .....“, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Mährische Grenzbahn. Im Nachstehenden veröffentlichen wir das Uebereinkommen, welches am 4. Juli 1893 behufs Sanirung, bezw. Verstaatlichung der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn zwischen der Regierung, der Bahngesellschaft und dem Prioritätencurator abgeschlossen wurde. Zu seiner vollständigen Perfectionirung bedarf dieses Uebereinkommen der Zustimmung der Generalversammlung, der curatelsbehördlichen Genehmigung, sowie seinerzeit der verfassungsmässigen Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes.

§ 1.

Die Actiengesellschaft der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn überträgt an den Staat und dieser übernimmt das Eigenthum des gesammten Unternehmens der Mährischen Grenzbahn, insbesondere:

a) die im Eisenbahnbuche des k. k. Landesgerichtes in Brünn eingetragenen gesellschaftlichen Eisenbahnen, und zwar die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 6. December 1869, R.-G.-Bl. Nr. 11 ex 1870, bildende Eisenbahn von Hohenstadt nach Zöptau und die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 11. September 1871, R.-G.-Bl. Nr. 115, bildende Eisenbahn von Sternberg nach Mittelwalde, einschliesslich der der Gesellschaft gehörigen Geleise und sonstigen Anlagen in den Anschlussstationen Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt;
b) das gesammte zum Betriebe der bezeichneten Eisenbahnen dienende oder sonst der Gesellschaft gehörige feste und bewegliche Material, mit Einschluss des gesammten gesellschaftlichen Fahrparkes und der Reserveräderpaare, der Inventarstücke, Verbrauchsmaterialen und Vorräthe aller Art, sowie den nicht in das Eisenbahnbuch einbezogenen Grundbesitz der Gesellschaft sammt allem Zugehör;
c) das sonstige unbewegliche und bewegliche Vermögen der Gesellschaft, mit Einschluss der bisher erzielten noch nicht verwendeten Betriebsüberschüsse der beiden vorgenannten Eisenbahnen, dann des von der Gesellschaft der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen übergebenen Betriebsfondes per 90.000 fl., der gesellschaftlichen Reservefonde, der ausstehenden Guthaben der Gesellschaft bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, bei der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodencreditanstalt und bei dem gerichtlich bestellten Prioritätencurator Dr. Johann Stirner;
d) demgemäss überträgt die k. k. priv. Mährische Grenzbahn an den Staat cessionsweise alle ihr zustehenden Activforderungen, insbesondere die aus dem Baue und Betriebe herrührenden Forderungen an dritte Personen.

§ 2.

Zugleich mit den Activen und Beständen des gesellschaftlichen Vermögens gehen auch alle wie immer gearteten Passiven, Verpflichtungen, Auslagen, Lasten und Schulden der Gesellschaft auf den Staat über, und übernimmt der Staat insbesondere nach Massgabe der im § 6 getroffenen Bestimmungen die Befriedigung der Besitzer der ob den gesellschaftlichen Eisenbahnbücherlich haftenden Prioritäts-Obligationen und die Einlösung der von der Gesellschaft ausgegebenen Restcoupons, sowie alle übrigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft.

Der Staat tritt daher auch in die noch schwebenden Rechtsstreite der Gesellschaft mit dritten Personen als Rechtsnachfolger der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn für eigene Rechnung und Gefahr ein, so dass das Verhältniss wie eine Universalsuccession sich darstellt.

§ 3.

Im Hinblicke auf die Bestimmungen in den §§ 1 und 2 ist die k. k. priv. Mährische Grenzbahn unbeschadet der Bestimmungen im § 4 vom heutigen Tage angefangen nicht mehr berechtigt, ohne vorgängige Zustimmung des k. k. Handelsministeriums die im § 1 angeführten Vermögensobjecte zu veräussern oder zu belasten oder überhaupt Schuldverbindlichkeiten einzugehen oder Zahlungen zu leisten.

Es wird jedoch schon dermal bestimmt, dass der am 1. September 1893 fällig werdende, sowie die vor diesem Termine fällig gewordenen, aber noch nicht zur Einlösung gelangten Coupons des bestehenden 5percent. Prioritätsanlehens mit je vier (4) Gulden per Stück aus den gesellschaftlichen Mitteln, bezw. aus dem vom Staate zum Zwecke der Einlösung des Coupons vom 1. September 1893 in der bisherigen Weise zu leistenden Zuschusse einzulösen sein werden.

§ 4.

Die Actiengesellschaft der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn verpflichtet sich, neue, ob den beiden im § 1 bezeichneten Bahnen hücherlich sicherzustellende Prioritäts-Obligationen im Gesammt-Nominalbetrage von 12 Millionen Gulden ö. W. oder 24 Millionen Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, eingeführten Währung, welche Prioritäts-Obligationen vom 1. September 1893 angefangen mit 4 Percent zu verzinsen und innerhalb 70 Jahren zum vollen Nennwerthe zurückzuzahlen sind, zu emittiren und die sämmtlichen Obligationen der k. k. Staatsverwaltung zu übergeben.

Die Verzinsung dieser Obligationen, welche auf je 200 Gulden ö. W. oder 400 Kronen lauten und nach Bedarf in höhere Appoints zusammengelegt werden können, erfolgt vollkommen abzugsfrei, insbesondere sollen die Zinsen frei von jeder derzeit bestehenden oder künftig einzuführenden, wie immer Namen habenden Steuer sein, und es geniessen die Coupons der Obligationen auch die Befreiung von der Couponstempelgebühr.

Formulare und Tilgungsplan dieser Ohligationen unterliegen der Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung.

Die Verzinsung und Tilgung dieses Prioritätsanlehens, von welchem ein Theilbetrag von 9,028.600 fl. oder 18,057.200 Kronen im Sinne der Bestimmungen der §§ 6 und 7 an die Besitzer der im Umlaufe befindlichen fünfpercentigen Prioritäts-Obligationen und an die Actionäre der Gesellschaft zu vertheilen ist und der Rest von 2,971.400 fl. oder 5,942.800 Kronen zur Bedeckung künftiger Investitionsauslagen zu dienen hat, wird vom Staate in Gemässheit der Bestimmungen im § 2 zur Selbst- und Alleinzahlung übernommen.

§ 5.

Als Entgelt für die im § 1 bezeichnete Eigenthumsübertragung verpflichtet sich die k. k. Staatsverwaltung, abgesehen von der Uebernahme der in den §§ 2 und 4 angeführten Verbindlichkeiten, zu den in den folgenden §§ 6 und 7 festgesetzten Leistungen.

§ 6.

Behufs der vollständigen Befriedigung der Ansprüche der Besitzer der im Umlaufe befindlichen 38.708 Stück Obligationen à 200 fl. ö. W. Silber im Gesammtnominalbetrage von 7,741.600 Gulden ö. W. Silber des von der Gesellschaft aufgenommenen fünfpercentigen Prioritätsanlehens im ursprünglichen Nominalbetrage von 8,000.000 fl. ö. W. Silber wird die k. k. Staatsverwaltung den Prioritätenbesitzern für je ein Stück der obigen fünfpercentigen Obligationen je eine Obligation des nach § 4 neu aufzunehmenden vierpercentigen Prioritätsanlehens im gleichen Nominalbetrage mit laufenden Zinsen vom 1. September 1893 angefangen und ferner als Entschädigung für die Verzichtleistung der Prioritätenbesitzer auf die Zahlung des denselben von der Gesellschaft seinerzeit zugesicherten fünften Percentes für je 20 Obligationen im Nominalbetrage von 4000 fl. ö. W. Silber des bestebenden fünfpercentigen Anlehens je eine Obligation im Nominalbetrage von 200 fl. ö. W. oder 400 Kronen des neuen vierpercentigen Prioritätsanlehens gleichfalls mit Zinsen vom 1. Septemher 1893 angefangen ausfolgen. Fehlende Coupons sind bei der Einlösung vom Capitalsbetrage in Abzug zu bringen.

Soferne sich bei der Einlösung der bestehenden fünfpercentigen Obligationen mit Rücksicht auf die Anzahl der beigebrachten Stücke oder wegen fehlender Coupons Restbeträge ergeben, welche durch effective Stücke des neuen Anlehens nicht ausgeglichen werden können, wird die k. k. Staatsverwaltung an Stelle dieser Restbeträge das cursmässige Aequivalent derselben unter Einrechnung eines Begebungscurses der neuen Obligationen von 93 Percent baar bezahlen.

Die am 1. September 1893 fälligen, sowie die vor diesem Termin fällig gewordenen, aber bis zum Zeitpunkte der Uebergabe des Eigenthums der Bahn an den Staat (§ 9) noch nicht zur Einlösung gebrachten Coupons des bestehenden fünfpercentigen Prioritätsanlehens werden innerhalb der gesetzlichen Verjährungsfrist von der k. k. Staatsverwaltung an den bisher bestimmten Zahlstellen mit je vier (4) Gulden baar eingelöst werden.

Die k. k. Staatsverwaltung wird ferner innerhalb eines Zeitraumes von einem Jahre nach Perfection dieses Uebereinkommens (§ 17) die von der Gesellschaft ausgegebenen Restcoupons, und zwar die im Jahre 1880 ausgegebenen und vom Prioritätencurator gekündigten 1901 und 2777 Stück mit je 1 fl. und die später ausgegebenen 863.936 Stück mit je 15 kr. ohne jeden Abzug baar einlösen.

Die näheren Modalitäten der im Vorstehenden festgesetzten

Einlösung der im Umlaufe befindlichen fünfpercentigen Prioritäts-Obligationen und Restcoupons werden zwischen der k. k. Staatsverwaltung und dem mitunterfertigten Prioritätencurator rechtzeitig vereinbart werden.

§ 7.

Die k. k. Staatsverwaltung verpflichtet sich, den Actionären der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn für je 10 Stück der im Umlaufe befindlichen 45.000 Stück Actien à 200 fl. ö. W., sonach für je 2000 fl. Nominale je eine Obligation im Nominalbetrage von 200 fl. ö. W. oder 400 Kronen des nach § 4 neu auszugebenden vierpercentigen Prioritätsanlehens mit Coupons einschliesslich des am 1. März 1894 fälligen, auszufolgen und die durch effective Stücke der auszufolgenden Prioritäts-Obligationen nicht ausgleichbaren Restbeträge unter Annahme eines Begebungscurses dieser Obligationen von 93 Percent baar auszuzahlen.

Die Aufforderung zum Umtausche der Actien ist nach erfolgter Anmeldung der Liquidation der Gesellschaft dreimal in Zwischenräumen von je 14 Tagen in der statutenmässig vorgeschriebenen Weise kundzumachen.

§ 8.

Sämmtliche noch im Besitze der Gesellschaft befindlichen Urkunden. Pläne, Bücher, Rechnungen und das gesammte gesellschaftliche Archiv sind sofort nach Perfection dieses Uebereinkommens der k. k. Staatsverwaltung zu übergeben, welche diese Urkunden und Behelfe während der nach den einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches vorgeschriebenen Zeit derart aufbewahren wird, dass deren Benützung dem Verwaltungsrathe, bezw. den Liquidatoren der Gesellschaft, anstandslos ermöglicht ist.

§ 9.

Die Uebergabe des Eigenthums der im § 1 bezeichneten Bahnen sammt dem dortselbst bezeichneten Zugehör und dem ebenda behandelten beweglichen und unbeweglichen Vermögen, sowie auch der Obligationen des nach § 4 neu aufzunehmenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 12 Millionen Gulden österr. Währung oder 24 Millionen Kronen, hat, sobald das gegenwärtige Uebereinkommen für alle Theile bindende Kraft erlangt und die eisenbahnbücherliche Einverleibung des Pfandrechtes für das bezeichnete neue Prioritätsanlehen stattgefunden haben wird, mittelst eines hierüber aufzunehmenden, von den vertragschliessenden Theilen zu unterfertigenden Protokolls zu erfolgen.

Die zur bücherlichen Eigenthumsübertragung an den Staat erforderlichen Rechtsurkunden hat die Gesellschaft nach erfolgter Perfection des Vertrages über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung rechtzeitig auszufolgen.

§ 10.

Nach erfolgter Einverleibung des Eigenthumsrechtes des Staates an den Bahnlinien tritt die Actiengesellschaft der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn in Liquidation.

Die Liquidation erfolgt für Rechnung und auf Kosten des Staates und auf die vom Staate vorzuschreibende Weise.

Als Liquidatoren haben nebst einem von der k. k. Staatsverwaltung bestimmten Aufsichtsorgane die zur Zeit des Eintrittes der Liquidation den Verwaltungsrath der Gesellschaft bildenden Mitglieder zu fungiren.

§ 11.

Es wird einverständlich anerkannt, dass aus Anlass der von der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn für die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 11. September 1871, R.-G.-Bl. Nr. 115, bildende Eisenbahn empfangenen und aus der Abrechnung bis 1. September 1893 sich ergebenden Staatsgarantievorschüsse, sowie der der Gesellschaft auf Grund des Gesetzes vom 14. December 1877, R.-G.-Bl. Nr. 112, ertheilten Vorschüsse behufs Bedeckung von Betriebskostenabgängen und des von der Gesellschaft auf Grund des Gesetzes vom 21. April 1879, R.-G.-Bl. Nr. 69, empfangenen besonderen Vorschusses von 74.050 fl. sammt den von diesen Vorschüssen erwachsenen Zinsen eine Rückzahlungspflicht im Hinblicke auf die Bestimmungen der bezogenen Concession und des gegenwärtigen Uebereinkommens die Gesellschaft fortan nicht treffen kann.

§ 12.

Die vertragschliessenden Theile verzichten darauf, dieses Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

§ 13.

Rücksichtlich allfälliger Streitigkeiten aus diesem Vertrage unterwerfen sich die vertragschliessenden Theile der Gerichtsbarkeit des k. k. Handelsgerichtes in Wien und einigen sich dieselben diesbezüglich auf das summarische Verfahren.

§ 14.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens sollen für die k. k. priv. Mährische Grenzbahn die Wirkung statutarischer Bestimmungen erlangen und nach eingeholter Genehmigung des k. k. Ministeriums des Innern als Nachtrag den Gesellschaftsstatuten beigefügt werden.

§ 15.

Der mitunterzeichnete, zur Vertretung der Rechte der Besitzer der im Umlaufe befindlichen fünfperc. Prioritäts-Obligationen der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn gerichtlich bestellte Curator Hof- und Gerichtsadvocat Dr. Johann Stirner erklärt, vorbehaltlich der von demselben ehestens zu erwirkenden curatelsbehördlichen Genehmigung, den Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens unter Verzichtleistung auf das bezüglich der Restcoupons vorbehaltene Kündigungsrecht vollinhaltlich beizutreten und Namens der von ihm vertretenen Besitzer von Prioritäts-Obligationen und Restcoupons der mehrgenannten Bahngesellschaft an die letztere, und bezw. an die k. k. Staatsverwaltung als Rechtsnachfolger derselben keine weiteren Ansprüche zu erheben. als jene, welche sich aus dem gegenwärtigen Uebereinkommen ergeben.

Die k. k. Staatsverwaltung dagegen ertheilt die Zusicherung, die bis zur Aufhebung der Curatel, welche längstens bis zum Zeitpunkte der Beendigung der Liquidation der Gesellschaft zu erfolgen hat, erwachsenden Curatelskosten mit den von ihr zu prüfenden und anzuerkennenden Beträgen, dann die sämmtlichen in Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens erwachsenden Kosten, insbesondere auch für die Anfertigung der neuen Obligationen, für die Einlösung der Obligationen, Restconpons und Actien, sowie für die diesfälligen Verlautbarungen, gleich den sonstigen Verwaltungsauslagen in Ausführung der Bestimmungen im § 2 als Rechtsnachfolger der Gesellschaft aus Eigenem zu bestreiten.

§ 16.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden, insbesondere auch die zufolge des § 4 des gegenwärtigen Uebereinkommens zu emittirenden neuen Prioritäts-Obligationen geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

§ 17.

Das gegenwärtige, in drei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigte Uebereinkommen erlangt für die Bahngesellschaft durch die Zustimmung der längstens bis Ende Juli einzuberufenden Generalversammlung ihrer Actionäre, für den Prioritätencurator durch die ehestens zu erwirkende curatelsbehördliche Genehmigung des gegenwärtigen Uebereinkommens, für die k. k. Regierung aber durch die sodann erst einzuholende legislative Genehmigung bindende Kraft.

Soferne die letztere nicht bis 15. Februar 1894 erfolgen sollte, sind die vertragschliessenden Theile an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Landesgerichtes Innsbruck wurde am 27. Juni die Firma

„Localbahn Innsbruck-Hall i. T."

mit dem Sitze in Innsbruck eingetragen.

Das Unternehmen beruht auf dem Gesellschaftsvertrage ddo. Innsbruck, 19. Juni 1893, und der Genehmigungsurkunde ddo. 28. Mai 1893, Z. 11.938.

Die Gesellschaft ist eine Actiengesellschaft. Gegenstand der Unternehmung ist der Bau und Betrieb der im § 1 der Statuten bezeichneten schmalspurigen Localbahn Innsbruck-Hall i. T. sammt den daselbst genannten Ergänzungslinien; der Bau und Betrieb von an diese Bahnen anschliessenden weiteren Ergänzungslinien, Flügel- und Schleppbahnen, Dampftramways oder sonstigen Strassenbahnen, für welche in der Folge von der Gesellschaft die Concession erworben, bezw. deren Errichtung von der Staatsverwaltung bewilligt werden wird.

Die Einrichtung und der Betrieb von Transportanstalten zu Lande, von Lagerhäusern, von Steinbrüchen und anderen Anlagen, welche in Verbindung mit den vorstehend bezeichneten Eisenbahnlinien mit behördlicher Genehmigung von der Gesellschaft errichtet werden, endlich die Unterstützung und Förderung von Unternehmungen, welche geeignet sind, den Verkehr auf den der Gesellschaft gehörenden Bahnlinien zu heben, gegebenen Falls auch durch Betheiligung an solchen Unternehmungen.

Die Gesellschaft endet mit dem Ablauf der Concessionsdauer der ihr gehörigen Bahnen, soferne nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früherer Erlöschung der Concessionen oder Einlösung durch den Staat,

oder Veräusserung sämmtlicher Bahnlinien Seitens der Gesellschaft eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

Mitglieder des Verwaltungsrathes sind:
Dr. Josef Wackernell, Advocat in Innsbruck,
Dr. Isidor Bing, Rechtsconsulent in Wien,
C. A. Walde, Handelsmann in Innsbruck,
Julius Stern, Banquier in Innsbruck,
Ludwig Kraus, Privat in Augsburg,
Hermann R. v. Schwind, Ingenieur in Innsbruck.

Die Firma wird in der Weise gezeichnet, dass der vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Firma „Localbahn Innsbruck-Hall i. T." collectiv zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes ihre Unterschrift beisetzen.

Das Capital besteht in 1 Million Kronen (gleich 500.000 Gulden österr. Währ.) und ist in 1000 Actien à 1000 Kronen zerlegt, welche auf Inhaber lauten.

Die Bekanntmachungen erfolgen in der amtlichen in Innsbruck erscheinenden Zeitung.

Bukowinaer Localbahnen. (Generalversammlung.) Am 30. Juni wurde unter Intervention des landesfürstlichen Commissär-Stellvertreters, k. k. Regierungs-Secretärs Freiherrn v. Wolfahrt, die VIII. Generalversammlung der Actionäre der Bukowinaer Localbahnen abgehalten. Der Geschäftsbericht pro 1892, sowie der Bericht des Revisionsausschusses wurden zur Kenntniss genommen und über Antrag des Verwaltungsrathes in Betreff der Verwendung des 277.711 fl. 46 kr. betragenden Reinerträgnisses der Localbahnlinien beschlossen, den Coupon der Prioritätsactien mit 10 fl. oder 5 pCt. und den Coupon der Stammactien mit 2 fl. 50 kr. oder $1^1/_4$ pCt. einzulösen und den Restbetrag von 26.236 fl, zur theilweisen Bedeckung der Kosten für die Wiederherstellung der durch Hochwasser im Juni 1893 verursachten bedeutenden Beschädigungen nach Massgabe des Bedarfes zu verwenden. Das Reinerträgniss der Schleppbahnlinien im Betrage von 23.972 fl. wird zur theilweisen Tilgung der für die Anlage dieser Linien bestehenden schwebenden Schulden verwendet werden. Den nächsten Punkt der Tagesordnung bildete der Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die concessionsmässige Einlösung der 31 km langen Linie Czernowitz—Nowosielitza durch den Staat. Der diesbezügliche Antrag des Verwaltungsrathes und das mit der Regierung abgeschlossene Uebereinkommen erhielten die einstimmige Genehmigung. — Schliesslich wurden die ausscheidenden Verwaltungsrathmitglieder Banquier Pflaum und Dr. Johann v. Zotta wiedergewählt. — Die durch Resignation des Verwaltungsrathmitgliedes Adolf Rampelt v. Rüdenstein erledigte Stelle wurde nicht wieder besetzt.

Kolomeaer Localbahnen. (Generalversammlung.) Am 30. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Sergius Fürsten Radziwill und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Secretärs Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bonnott, die 6. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kolomeaer Localbahnen abgehalten. Bei derselben waren 12 Actionäre mit 4200 Actien und 168 Stimmen vertreten. Der Geschäftsbericht pro 1892 wurde einstimmig zur Kenntniss genommen. Nach demselben betrugeu die Gesammteinnahmen 64.932 fl. 86 kr., die Gesammtausgaben 54.289 fl. $10^1/_2$ kr., so dass ein Reineitrag von 10.643 fl. $75^1/_2$ kr. verbleibt. Die Personenfrequenz ist im Gegenstandsjahre um 13·7% zurückgegangen, dagegen hat der Güterverkehr eine Steigerung von 4·8% erfahren. Die Generalversammlung beschloss über Autrag des Verwaltungsrathes von dem nach Abzug der Zinsen der schwebenden Schuld per 3045 fl. 40 kr., dann des Amortisationsbetrages von 4 Stück Prioritäts-Actien per 800 fl. und der Dotirung des Reservefondes per 136 fl. 70 kr. sich ergebenden reinen Ueberschusse von 6799 fl. $81^1/_2$ kr., eine Dividende von 1% = 2 fl. für jede Prioritäts-Actie, somit zusammen 6360 fl. zu vertheilen und den Rest per 439 fl. $81^1/_2$ kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Der weitere Antrag des Verwaltungsrathes auf Ertheilung der Ermächtigung zur Erwerbung der Concessiou zum Baue und Betriebe einer Lohalbahn von einem Punkte der gesellschaftlichen Linien zum Anschlusse an die Station Delatyn oder an einen anderen Punkt der Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka wurde gleichfalls einstimmig angenommen. Schliesslich wurden die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Ernst von Lindheim und Emanuel A. Ziffer, sowie die bisherigen Mitglieder des Revisionsausschusses wieder gewählt.

Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth. (Generalversammlung.) Am 30. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Paul Eduard Ritter v. Schoeller und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Secretärs Theodor Edlen v. Hankenberg, die VIII. Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth abgehalten. — Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen die Einnahmen im Betriebsjahre 1892 fl. 99.852 (gegen fl. 92.077 im Vorjahre), was einer Steigerung von 8·44 pCt. entspricht. Der reine Ueberschuss betrug fl. 33.324. Hievon wurden über Antrag des Verwaltungsrathes fl. 2500 dem Amortisationsfonde zugewiesen, fl. 1144 zur Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds verwendet, fl. 28.600, d. i. fl. 5.— per Actie als Dividende zur Vertheilung gebracht und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen. — Schliesslich wurden die ausscheidenden Verwaltungsrath-Mitglieder Paul Ritter von Schoeller und Arthur Freiherr v. Rumerskirch, sowie die bisherigen Mitglieder des Revisionsausschusses wiedergewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügnngen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCII. Stückes.) Das am 12. Juli herausgegebene XCII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2268: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 8. Juli 1893, Z. 6230, betreffend die Einfuhr von Schweinen nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 2269: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 3. Juli 1893, Z. 23.645, betreffend die Beibringung von Viehpässen für Schweinetransporte.

— (Inhalt des XCIII. Stückes.) Das am 14. Juli herausgegebene XCIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2270: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 4. Juli 1893, Z. 9993, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach Oberösterreich.

Nr. 2271: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 9. Juli 1893, Z. 11.330, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus Preussisch-Schlesien nach Oesterreichisch-Schlesien.

Nr. 2272: Verfügung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 13. April 1893, betreffend die bedingungsweise Gestattung der Verladung von Klauenthieren in der Station Jistebnic-Bažejovic der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Nr. 2273: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 4. Juli 1893, Z. 10.180, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Rindern aus dem Comitate Eisenburg in Ungarn nach Oberösterreich.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro Juni 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	10744·85	689·58	3336·00	8098·43
Roggen	1989·98	1099·50	1322·50	1766·98
Gerste	89·11	9·03	—	98·14
Hafer	276·36	716·15	540·40	452·11
Mais	3720·10	2325·15	1196·13	4849·12
Mehl	930·11	442·65	745·12	627·64
Wein	8307·74	117·28	291·47	8133·55
Verschiedenes	872·32	2133·57	2090·90	914·99
Zusammen	26930·57	7532·91	9522·52	24940·96
Versicherungswerth fl.	464.410·—	72.140·—	74.500·—	462.050·—

II. Stand nnd Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	58	17	24	51
Versicherungswerth	261.360	111.660	121.310	251.710
Abgesondert übertragene Warrants, St.	8	1	4	5
Versicherungswerth	14.140	3.450	7.290	10.300
Lombardbetrag	6.000	1.600	3.300	4.300

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1893 tritt der Nachtrag IV zu Theil 2, Heft 1, für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

Aenderung des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen, Einbeziehung der Station Altsandez der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für Wagenladungsclasse A und B, Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 28 (Zucker aller Art zum See-Export), Einbeziehung der Stationen Brody, Ustrzyki, Złoczow der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 29 (Cement), ferners einen neuen Ausnahmetarif Nr. 32 für die Beförderung von Erdwachs, roh, unverpackt, bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 12. Juli 1893. [586]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Eisenbahnverband.

Einführung der Nachträge III zu den Heften 1 und 2.

Mit 1. August 1893 treten im Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischen Eisenbahnverbande zu den Tarifen Theil II, Heft 1 und 2, die Nachträge III in Kraft.

Durch dieselben gelangen directe Frachtsätze für Borstenviehtransporte zur Aufhebung.

Wien, am 15. Juli 1893. [587]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elsässisch-Süddeutsch-Oesterreichischer Personen- und Gepäckverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. August 1893 tritt für die directe Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden zwischen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen einerseits und Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen, der Böhmischen Westbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Oesterr. Staatsbahnen und der Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits über Kehl, über Stieringen-Wendel und über Weissenburg ein neuer Tarif in Wirksamkeit.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1891 sammt den dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben.

Wien, am 13. Juli 1893. [588]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung des Nachtrages II zum Ausnahmetarif für Getreide etc.

Mit 1. August 1893 tritt zum Ausnahmetarif für Getreide etc. vom 1. November 1892 für den obbezeichneten Verkehr der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen der besonderen Bestimmungen;
2. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen;
3. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Durch diesen Nachtrag werden die Schnittsätze des Ausnahmetarifes für Getreide etc. vom 26. Juni a. St./8. Juli n. St. 1886 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverband ausser Kraft gesetzt, so dass dieser Tarif sammt den hiezu erschienenen Nachträgen I—V nunmehr gänzlich aufgehoben wird. Für die in diesen Nachtrag nicht mehr aufgenommenen Relationen bleiben jedoch diese Schnittsätze noch bis 31. August 1893 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 13. Juli 1893. [589]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife.

Mit 1. August 1893 tritt zum Tarife vom 1. Juli 1892 für den obbezeichneten Verkehr der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen der Bestimmungen;
2. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen;
3. Druckfehlerberichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Bahnverwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 13. Juli 1893. [590]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages VII zum Localgütertarife.

Zu dem auf den Linien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Jänner 1890 ab giltigen Localgütertarife tritt am 1. September 1893 der Nachtrag VII in Kraft.

Durch diesen Nachtrag wird die im Ausnahmetarif XVII enthaltene ermässigte Frachtberechnung für die Artikel Heu, Stroh und Häckerling ausser Kraft gesetzt und werden daher vom obbezeichneten Tage an für die genannten Artikel die regulären Tarifsätze berechnet.

Für die übrigen in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Artikel bleibt derselbe auch fernerhin in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Tarif-Abtheilung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Marie Valeriegasse 11) erhältlich.

Budapest, am 15. Juli 1893. [591]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. August 1893 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Ausnahmetarife für Kalk (auch Dungkalk und Kalkabfälle) und Kalkstein in Kraft, welcher neue und geänderte Frachtsätze enthält und bei der gefertigten General-Direction kostenfrei abgegeben werden wird.

Prag, am 12. Juli 1893. [592]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages VII zum Localgütertarife vom 1. März 1889.

Mit 1. August 1893 tritt zum Localgütertarife, Theil II, vom 1. März 1889, der Nachtrag VII in Kraft.

Derselbe enthält in der Hauptsache einen geänderten Ausnahmetarif für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der gefertigten Direction, sowie durch die Stationen zum Preise von 5 kr. für das Stück erhältlich.

Teplitz, am 15. Juli 1893. [593]

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Oderberg, resp. Oswięcim.

Neuer Tarif.

Mit 1. September 1893 gelangt für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen norddeutschen Stationen einerseits und Wien (Nordbahnhof), Krakau, Poprád-Felka, Budapest, Bukarest andererseits über Oderberg, bezw. Oswięcim unter Aufhebung des bisherigen Tarifes vom 1. Juni 1892 ein neuer Tarif zur Einführung.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 15. Juli 1893. [594]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr aus dem Ostrauer Reviere nach Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Nachtrag III zum Tarife.

Mit 1. August 1893 gelangt der Nachtrag III zum Tarife vom 1. April 1889 für Kohlen-, Coaks- und Briquettssendungen von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der im Betriebe der vorgenannten Verwaltung stehenden Localbahnen zur Einführung.

Derselbe enthält die Einbeziehung der Localbahnstrecke „Krasna—Rožnau“, sowie der Localbahn „Troppau—Bennisch“ in den directen Tarif.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Preise von 3 kr. ö. W. per Stück zu beziehen.

Wien, am 14. Juli 1893. [595]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verschiebung des Einführungstermines des Nachtrages IV zum Heft 4.

Der im Verordnungs-Blatt Nr. 75 vom 1. Juli 1893, Seite 1221 und 1222, unter Post Nr. 562 publicirte Nachtrag IV zum Tarife Theil II, Heft 4, des obgenannten Eisenbahnverbandes tritt nicht mit 1. August 1893, sondern erst mit 1. September 1893 in Wirksamkeit.

Derselbe wird ausser dem bereits Angeführten auch noch die Eliminirung der Artikel „Heu, Stroh, Häckerling und Rossgrasstroh“ aus dem Ausnahmetarif I enthalten.

Wien, am 15. Juli 1893. [596]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Einführung eines neuen Gütertarifes, Theil II.

Mit 1. August 1893 tritt an Stelle der mit 31. Juli 1893 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 67 vom 13. Juni 1893, Seite 1103) ausser Wirksamkeit gesetzten Hefte 1 und 2 des Verbands-Gütertarifes, Theil II, vom 15. Jänner 1892, ein neuer Theil II in Kraft.

Derselbe enthält ausser den bisherigen Ausnahmetarifen einen solchen für Wein von südtiroler Stationen.

Dieser Tarif ist zum Preise von 40 Hellern bei den betheiligten Verwaltungen und im Wege der Verbandsstationen erhältlich.

Wien, am 14. Juli 1893. [597]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. (Herausgabe des zweiten Nachtrages zu Tarifheft 3.) Am 1. August tritt zum Heft 3 des Gütertarifes der zweite Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen, bereits im Verfügungswege durchgeführten Tarifmassnahmen Aenderung einzelner besonderer Bestimmungen, Ausnahme-Frachtsätze für Getreide etc. und Kleie zwischen Budapest und Buttstädt, Ausnahme-Frachtsätze für Getreide etc. für die Station Vág-Ujhely der kgl. Ungar. Staatsbahnen und eine Berichtigung.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von 10 Pfg. oder 6 kr. ö. W. käuflich zu erhalten.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 2. (Ermässigung von Frachtsätzen.) Vom 15. Juli 1893 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 13 B (Glassand) von Hohenbocka B.G. und Oberl. Bhf. nach Krasna und Wall.-Meseritsch auf 120 Pfg. für 100 kg ermässigt.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Tarifheft 2. (Gleichstellung von Frachtsätzen.) Die Sätze des Seehafen-Ausnahmetarifes 12 (Baumwolle) für Prag gelten vom 10. Juli 1893 ab auch für Bubenc.

Kais. kön. Privilegium. [326]

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)

Wien, Währing, Johannesgasse 35,

empfiehlt sich zur Vervielfältigung von **Plänen** nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grnnd). — Dann ist die **Zeichnung auf Panspapier** nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. **Lieferung** von Cianotipapier zur **Selbstanfertigung** von **Plänen** (weisse Linien anf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1460	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Kalkstein	Hlubočep	Jinonitz loco	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Tarif	7·4 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
1461	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine der Pos. S. 53 des Tarif-Theiles I (exclusive der unter Pos. S. 51 aufgeführten Spathe, sowie exclusive Schiefer)	Adolfsthal	Budweis	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	7 kr.	5 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1462	Böhm. Nordbahn		Güter der Specialtarifes 3	Kralup	Warnsdorf	Unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 vorgeschriebenen Bedingungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	35 kr.	32 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
1463	B.N.B.		Für Baumaterialien und Maschinentheile, welche für die Erweiterung der Fabrik der Firma W. Weber in Schlackenau bestimmt sind, gelangt mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893 die im Ausnahmetarif 21 des Localgütertarifes der B.N.B. (Nachtrag III) vorgesehene 50%ige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Schlackenau zur Anwendung. Die hiernach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen insolange, als der officielle Tarif nicht billiger ist.											
1464	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	M.-Ostrau Oswięcim	Salzburg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze: kr. a) 173·7 b) 164·7	a) 193·8 b) 184·8		Im Kartirungswege		
				M.-Ostrau Oswięcim	Graz				kr. a) 191·5 b) 189·0 a) 214·5 b) 212·0	a) 172·7 b) 170·2 a) 192·8 b) 190·3	kr. 18·8 18·8 21·7 21·7			
1465	K.F.N.B.		In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 77 vom 6. Juli d. J., sub Post 1406, werden unter der Bezeichnung „Futtersamen" lediglich „Grassamen" der Position G—29 und „Kleesaaten" der Position K—23 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893 verstanden.											
1466	Oe.N.W.B.		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 150 vom 31. December 1892, sub Post 2614, publicirte Frachtbegünstigung findet unter denselben Bedingungen und für dieselbe Zeitdauer auch für Sendungen von den Stationen der Flügelstrecken Eisenbrod-Tannwald, Pelsdorf-Hohenelbe und Trautenau-Freiheit-Johannisbad Anwendung.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1467	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Futter- und Streuartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee, Futterrüben, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlempe, Spülicht, Träbern, Trestern, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Torf und Waldstreu, ferner Düngemittel der Position D—15 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, sowie Futtersamen	Rücksichtlich der Strecken der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Aufgeber, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge sämmtliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendungen nach österreichischen Stationen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. August 1893	Localtarif		13 kr. pro Wagen und 1 Kilometer (inclusive Manipulations-Gebühr)		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach untenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einhebung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Für Sendungen auf kürzere Strecken als 8 Kilometer wird der nebenbezifferte Einheitssatz stets für 8 Kilometer berechnet.

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikeln, Düngemitteln und Futtersamen:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung

Vorangegebenes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

(L.S.)

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . (L.S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1468	Böhmischen Commercialbahnen		Futter- und Streuartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee, Futterrüben, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Preslinge), Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Träbern, Treatern, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Torf und Waldstreu, ferner Düngemittel der Position D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, sowie Futtersamen	Rücksichtlich der Strecken der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen		Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Anf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Aufgeber, herw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Anfladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendungen nach österreichischen Empfangsstationen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende September 1893	L o c a l t a r i f e		15 kr. pro Wagen und 1 km (incl. Manipulations-Gebühr), in minimo Vier Gulden pro Wagen		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen einen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach untenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfntter, Strenartikeln, Düngemitteln nnd Futtersamen:

Vor- und Znname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnnng des Artikels	Qnantnm in Kilogramm	Anmerkung
Znsammen			

Vorangegebenes Gesammtqnantnm wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . znr Anfgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Qnantnm vorgenannter Artikel nnr an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendnng im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort nnd Datnm der Ausstellnng:

. . . . . .

(L. S.)

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshanptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel znr Verwendnng im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt nnd mit Rücksicht anf die Anzahl nnd Gattnng der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltnngen zngestandenen Frachtbegünstignngen Anwendnng finden können.

Ort und Datnm der Ansstellnng:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Fortlaufende Nr.	1469	1470	1471	1472
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Futterstoffe, als: Hafer, Kleie, Heu, Stroh, Kleeheu, Futterkränter, Futterrüben, Oelknchen, Oelknchenmehl, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Schlempe, Spülicht nnd Trebern	Kartoffel der Positionen K, 8 nnd 9 des Tarif-Theiles I	Steine dor Position S 58 der Waarenclassification des Tarif-Theiles I	Ziegel, als: Dach-, Maner- nnd Pflasterziegel, letztere, wenn rob, ans Thon gebrannt, an der Oberfläche nicht glasirt nnd ohne Dessin
für die Transportstrecke von	Von nnd nach allen Stationen der im Local-Gütertarife Theil II, Heft 1 nnd 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Rücksichtlich der Strecken der Bnkowinaer Localbahnen	Purkersdorf	Freiwaldan-Gräfenberg
für die Transportstrecke nach			Wien K.F.J.B.	Goldenstein Heinrichsthal Niklasdorf Spornbau Ob.-Lindewiese
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Anfgabe in Mengen von 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlnng für dieses Gewicht. Das Verladen nnd Entladen der Sendnngen hat anf Kosten der Parteien zn erfolgen		Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anf- und Abladen ist anf Kosten der Partei zn hesorgen	Bei Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anf- nnd Abladen haben die Parteien anf eigene Kosten zn besorgen
und gilt in der Zeit	Bis anf Weiteres, längstens bis Ende October 1893	Bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1893
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif Theil II, Heft 2, Abschnitt D	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	Ansnahmetarif I	12 kr.	10·7 12·5 7·7 8·9 6·5
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	0·1 kr. ö. W. pro 100 kg nnd 1 km mit einem Minimalfrachtsatze von 4 kr. ö. W. pro 100 kg	Ausnahmetarif II	9 kr.	5·8 6·8 4·2 4·9 3·6
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		Verschieden	3 kr.	4·9 5·7 3·5 4·0 2·9
Art der Durchführung	Im Kartirnngswege	Im Kartirnngswege	Im Kartirnngswege	Im Kartirnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirnng erfolgt, nnd Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen	Diese Frachtbegünstignng hat nur für jene Futtersendnngen Giltigkeit, welche anf Grnnd eines von dem betreffenden Gemeindeamte ansgefertigten nnd dnrch die k. k. Bezirkshanptmannschaft bestätigten Cnmnlativ-Bestellzettels znr Anfgabe gelangen. Dieser Cnmnlativ-Bestellzettel hat neben der dentlichen Angabe des Namens des Landwirthes, der Gattnng nnd Menge des zn beziehenden Futterstoffes anch die ansdrückliche Verpflichtung zn enthalten, dass das bezogene Futterquantum nnr an den genannten Landwirth znr Fütternng des denselben gehörigen Viehstandes abzngeben ist		Ansserdem wird ein frachtfreies Uebergewicht von 2½% gegenüber dem Ladegewichte des verwendeten Wagens gestattet	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1473	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eilgüter	Wien K.E.B.	Lindan Buchs St. Margarethen und umgekehrt	Die einzelnen Colli dürfen den Umfang eines halben Kubikmeters und das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	Krenzer ö. W. 731 697 731	534 534 541	197 163 190	Im Kartirungswege		
1474	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Segelboote	Auf den westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Bei Frachtzahlung für mindestens 2500 kg pro Frachtbrief und Sendung b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Sendung Anfrechthaltung der Tarif- und sonstigen Bestimmungen Anf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	1½fache Classe I	Classe A Classe B	Verschieden	Im Kartirungswege		Für eventuell erforderliche Schutzwagen wird eine Gebühr von 8 kr. ö. W. pro Wagen und Kilometer berechnet
1475	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Cement	Stein (Verladestelle)	Laibach St.B. loco	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	11·0 kr.	8·0 kr.	3·0 kr.	Im Kartirungswege		Die Transporte müssen in Laibach per Achse abgeführt werden
1476	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Wasser- und Stoppelrüben	Eferding Aschach a/D.	Wien K.E.B. Wien K.F.J.B. Wien K.E.B. Wien K.F.J.B.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Krenzer 55·6 58·6 57·8 60·8	38·0 40·0 40·0 42·0	17·6 18·6 17·8 18·8	Im Kartirungswege		
1477	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Lobe der Pos. B. 32 der Güterclassification des Tarifes Theil I, vom 1. Jänner 1893	Karlsthal Würbenthal	Wien (Nordbahnhof)	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen, bezw. Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	Besteht kein directer Frachtsatz 61·1	53·4 55·7	— 5·4	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1478	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Olmütz St.E.G.	Bubenč Bahnhof*)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Bei Cement Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Kreuzer ö. W. 47·2	41	6·2	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender und Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, auf welchen bahnämtlich die factische Verwendung der zu bonificirenden Transporte zu dem bezeichneten Zwecke bestätigt sein muss, längstens bis Ende Februar 1894	Das Abladen dieser Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. *) Die Sendungen müssen nachweislich für einen Erweiterungsbau eines industriellen Etablissements in Bubenč bestimmt sein
				Raitz					42·6	38	4·6			
			Eisen der Position E—6 im Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893	Ansig St.E.G.					40·1	28	12·1			
			Cement						28·1	20	8·1			
1479	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Die im Theil II — Heft 3 dee Gehühren-Tarifes für den Eil- und Frachtgüter-Transport im Verkehre auf den österreichischen Linien und Localhahnen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft, sowie auf der Localbahn Swoleňowes—Smečna, giltig vom 1. Juni 1888, auf Seite 25, euh h) und auf Seite 26 suh c) verzeichneten **Ueberfuhrstarife** für die Beförderung von Borstenvieh, Schafen, Ziegen und sonstigem Kleinvieh, sowie von Schlachtvieh auf der St. Marxer Flügelhahn **nach Wien (St. Marx)** gelten his zur Durchführung im Tarifwege, längstene jedoch bis Ende Decemher 1893 für die gleichen Strecken auch in umgekehrter Richtung, nämlich **von Wien (St. Marx)** bis zu den betreffenden Uehergangspunkten. Soweit directe Tarife von Wien (St. Marx) für die vorbezeichneten Viehtransporte hestehen, erleiden selbe für die Zeit des Bestandee derselhen keine Aenderung.													

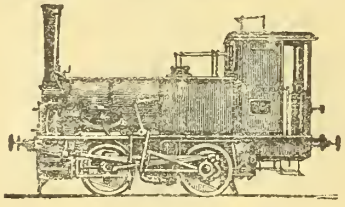
Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Bei der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handels-Ministeriums vom 11. Mai 1893, Nr. 54 unter Post 1076 für Eilgüter von Wien K.E.B. nach Hohenems, Dornbirn, Bregenz und umgekehrt verlautharten Tarifermässigung eoll es statt: „Die einzelnen Colli dürfen den Umfang eines Kubikmeters etc." richtig heissen: „Die einzelnen Colli dürfen den Umfang eines halhen Kubikmeters und das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen".

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Der im Verordnunge-Blatte Nr. 78 vom 8. Juli 1893, sub Pos. 1412, in der 6. Rnbrik verlautharte Name der Bestimmungsstation Tetschen (K.F.N.B. oder K.O.B.) hat richtig **Teschen** (K.F.N.B. oder K.O.B.) zu lauten.

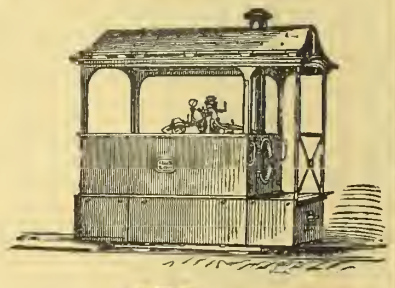
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

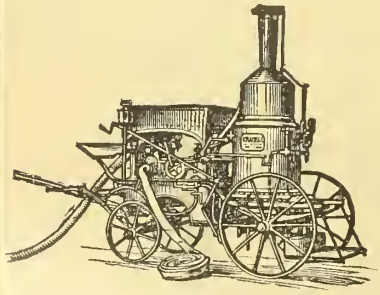
MÜNCHEN und LINZ.



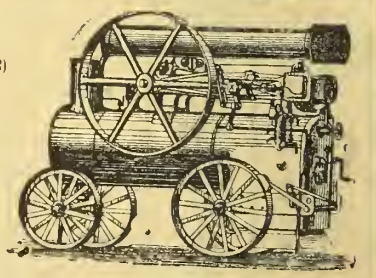
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft.



LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft. (352)



Dampf - Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 83. Wien, 20. Juli 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „k. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft".

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung den Herren Ingenieuren Jakob Antonelli und Julius Dreossi in Cervignano die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „k. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft" mit dem Sitze in Wien ertheilt und die Statuten genehmigt.

Wien, am 10. Juli 1893. — Z. 15.676. H.-M.-Z. 36.831.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Zbirow der k. k. priv. Böhmischen Westbahn über Franzensthal nach Drahno-Aujezd und von dort über Sebeschitz, eventuell Tereschau, nach Wejwanow.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Heinrich Nowak, Inhaber der Firma Josef Nowaks Sohn, chemische Fabrik in Franzensthal, mit dem Erlasse vom 12. Jänner 1893, Z. 1642 ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Zbirow der k. k. priv. Böhmischen Westbahn über Franzensthal nach Drahno-Aujezd und von dort über Sebeschitz, eventuell über Tereschau nach Wejwanow auf die Dauer von weiteren sechs Monaten verlängert.

Wien, am 20. Juni 1893. Z. 31.334.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 12. Juli 1893, Z. 13.829/V, an die Verwaltungen der in Wien ihren Sitz habenden Privatbahnen, betreffend die Vorlage eines Verzeichnisses der Beamten, welche zum Geschwornendienste berufen werden könnten.

Unter Bezugnahme auf den h. ä. Erlass vom 16. Juli 1891 Nr. 12.230/V (publicirt im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums vom 27. August 1891, Nr. 99) wird die geehrte Verwaltung eingeladen, bis längstens Ende August 1893 ein alphabetisch geordnetes Namensverzeichniss sämmtlicher in Wien angestellten dortseitigen Beamten anher vorzulegen, welche auf Grund des § 1 des Gesetzes vom 23. Mai 1873, betreffend die Bildung der Geschwornenlisten (R.-G.-Bl. Nr. 121), zum Amte als Geschworene einberufen werden könnten.

Hinsichtlich der dortseitigen Antragstellung auf Befreiung vom Geschworenendienste, wolle sich die geehrte Verwaltung genau an die Directiven des Eingangs citirten h. ä. Erlasses halten.

Wien, am 12. Juli 1893. Lilienau m. p.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die einem Locomotivführer, welcher im Heizhause die seiner Führung anvertraute Maschine in Stand setzt, durch Herabstürzen einer eisernen Rauchfangkappe zugefügte Verletzung fällt unter das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27.

(Entscheidung vom 15. März 1893, Z. 2918.)

Der Locomotivführer Sch., welcher auf der im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnstrecke Neu-Sandez—Stryj angestellt war, wurde, als er über Auftrag des Stationsvorstandes im Heizhause zu Neu-Sandez seine Maschine reparirte, durch eine vom Dache des Heizhauses herabfallende eiserne Rauchfangkappe zu Boden gerissen und erlitt hiedurch eine Nervenzerrüttung, in Folge deren er erwerbsunfähig wurde. Er klagte nun gegen die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen auf Ersatz der Heilungskosten, Zahlung einer lebenslänglichen Rente und eines Schmerzengeldes.

Das k. k. Landesgericht Wien gab im Urtheil vom 25. October 1892, Z. 82.606, dem Klagebegehren unter Zulassung des Haupteides über die oben erwähnten Thatsachen im Principe Folge. In den Gründen wird insbesonders ausgeführt:

Nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, ist zu vermuthen, dass die Ereignung, resp. Verletzung des Klägers durch ein Verschulden der Eisenbahnunternehmung eingetreten sei. Denn mit Rücksicht auf die Tendenz des citirten Gesetzes, welche dahin geht, die Eisenbahnunternehmungen zur grösstmöglichsten Aufmerksamkeit in allen auf den Eisenbahnbetrieb bezüglichen Anlagen und Vorkehrungen anzuhalten und den durch Eisenbahnunfälle verletzten Personen die Geltendmachung ihrer Ersatzansprüche in Ansehung der Process- und Beweisführung möglichst zu erleichtern, kann das erwähnte Gesetz nicht blos auf solche Eisenbahnunfälle beschränkt werden, welche während der Bewegung des Bahnzuges eintreten, sondern es muss auch dann zur Anwendung kommen, wenn der Eisenbahnunfall in den mit dem Fahrbetriebe im nothwendigen Zusammenhange stehenden Anlagen und Vorkehrungen durch Ausserachtlassung der pflichtmässigen Aufmerksamkeit entstanden ist. Das mit dem Bahngeleise durch Schienen verbundene Heizhaus ist nun eine mit dem Eisenbahnbetriebe im nothwendigen Zusammenhange stehende Anlage. Es ist daher ein daselbst eingetretener Unfall, besonders wenn die beschädigte Person das Heizhaus nicht unbefugt betreten hat, gemäss des cit. Gesetzes von der Eisenbahnunternehmung durch Leistung des Ersatzes nach Massgabe der §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. zu vertreten, soferne dieselbe nicht beweist, dass die Verletzung durch einen unabwendbaren Zufall oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat, oder durch ein Verschulden des Beschädigten selbst verursacht wurde. Ein solcher Beweis wurde von der beklagten General-Direction nicht einmal angeboten, viel weniger hergestellt.

Das k. k. österr. Oberlandesgericht bestätigte mit Erkenntniss vom 21. December 1892, Z. 16.642, das erstrichterliche Urtheil aus dessen Gründen und fügte hinzu, dass die Einwendung gegen die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, auf den vorliegenden Rechtsstreit umsoweniger stichhältig ist, als nach dem klaren Wortlaute des § 2 des Gesetzes vom 28. December 1887, R. G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, die im Verkehre angestellten Arbeiter und Betriebsbeamten der Eisenbahnen von der Wohlthat dieses Gesetzes über die Unfallversicherung der Arbeiter unter allen Umständen ausgeschlossen erscheinen, diese Gesetzesbestimmung des § 2, in welchem ausdrücklich auf das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, hingewiesen wird, aber nur darin ihren Grund haben kann, dass die Gesetzgebung von der Anschauung ausging, dass derartige Bedienstete im Falle was immer für eines Unfalles im Betriebe, d. h. in ihrer Thätigkeit als Bahnbedienstete von den Bestimmungen des letztcitirten Gesetzes Gebrauch zu machen berechtigt sind.

Der k. k. Oberste Gerichtshof verwarf in der Entscheidung vom 15. März 1893, Z. 2918, die gegen die gleichlautenden untergerichtlichen Erkenntnisse eingebrachte ausserordentliche Revision wegen Abganges des Erfordernisses des Hofdecretes vom 15. Februar 1833, Nr. 2593, J.-G.-S., da weder eine Nullität, noch eine offenbare Ungerechtigkeit vorliege.

In den Gründen wird weiters bemerkt, dass betreffs der Anwendung des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, nicht die Art und unmittelbare Ursache der erlittenen Beschädigung ausschlaggebend ist, dass der als Maschinführer dem Verkehrsdienste angehörige Kläger von dem Unfalle betroffen wurde, als er in dieser seiner Eigenschaft in dem mit dem Bahngeleise in Verbindung stehenden Heizhause in Folge erhaltenen Auftrages damit beschäftigt war, die seiner Führung anvertraute Maschine wieder fahrtüchtig zu machen, dass endlich auch, abgesehen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869, die hier als juristische Person in Betracht kommende Eisenbahnunternehmung für das Verschulden ihrer Organe zu haften hat, dass ihr obgelegen ist, sämmtliche Betriebsanlagen in einem die Gefährdung der körperlichen Sicherheit ausschliessenden Zustande zu erhalten, dass zufolge der Zeugenaussagen der Unfall durch die vorgeschrittene Verrostung der Rauchfangkappe herbeigeführt worden ist, dass der Möglichkeit eines solchen Ereignisses durch entsprechende Ueberwachung des Zustandes der zu dem Heizhause gehörigen Einrichtungen vorzubeugen war und vorgebeugt werden konnte, und dass, wenn eine derartige Ueberwachung stattfand, sie jedenfalls eine unzulängliche gewesen ist.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Radautz nach Karlsberg mit Fortsetzung nach Frassin und Putna. (Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 15. bis 18. Februar durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission rücksichtlich der von der Firma Alexander von Popper in Wien projectirten normalspurigen Localbahn von Radautz nach Karlsberg die Trassenführung für diese Linie nach Massgabe der von der Commission gestellten Anträge, mit Ausnahme der ersten Theilstrecke vom Anschlusse an die bestehende Localbahn Hadikfalva-Radautz bis zu km 4·5, für welche die Beschlussfassung einem späteren Zeitpunkte vorbehalten wurde, genehmigt. Bezüglich der Fortsetzung dieser Linie von Karlsberg nach Frassin einerseits und von Karlsberg nach Putna andererseits wurde die Landesregierung in Czernowitz angewiesen, im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [20. Juni, Z. 14.047.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Projectirte Linien Halics—Tarnopol und Brzezany—Podhajce: Trassenrevision.) Die Stattbalterei in Lemberg hat für die projectirten Staatsbahnlinien Halicz—Ostrow (Tarnopol) und Brzezany—Podhajce die Trassenrevision für den 20. Juli angeordnet und als Commissionsleiter den Stattbaltereirath Leopold Morawetz bestimmt. [G.-I.-Z. 13.543.]

— (Linie Przemyśl—Lupków: Stutzgeleise-Verlängerung in Kroscienko: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Verlängerung des Magazins-Stntzgeleises in der Station Kroscienko für den 25. Juli anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Vincenz Dobrowolski betraut. [G.-I.-Z. 13.298.]

— (Linie Bodenbacb—Komotau: Schleppbahn zum Ellyschachte in Seestadtl.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 27. März durchgeführten politischen Begehung wurde dem Bergwerksbesitzer Georg Hirsch in Gera die Ausführungsbewilligung für eine Schleppbahnverbindung zwischen der Station Eisenberg der Dux-Bodenbacher Bahn und dem Ellyschachte in der Gemeinde Seestadtl ertheilt. [12. Juni, Z. 29.661.]

Wiener Stadtbahn. (Gürtel- und Vorortelinie: Politische Begehung.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 3. bis 6. Mai durchgefübrten politischen Begehung, Stationscommission und Enteignungsverhandlung wurde für die Tbeilstrecke km 5·798 bis 10·911 der Gürtellinie und km 5·445 bis 9·349 der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn der Bauconsens mit Ausnahme des Fragmentes von km 7·0 bis 7·6 zwischen der Döblinger Hauptstrasse nnd der Uebersetzung der Nussdorfer Strasse der Gürtellinie nach den Commissionsanträgen ertheilt. Hinsichtlich der vom Bauconsense ausgeschlossenen Tbeilstrecke wurden behufs Erzielung eines den allseitigen Interessen entsprechenden Resultates Verhandlungen zwischen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien und der Gemeinde Wien angeordnet. Für die Haltestellen in km 7·4 und 8·3/4 der Vorortelinie wurde nach den Commissionsanträgen die Bezeichnung „Ober-Döbling“ und „Unter-Döbling“ bestimmt. [17. Juni, Z. 29.672.]

— (Donaustadtlinie: Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der am 30. December 1892 bezüglich des generellen Projectes der definitiven Donaustadtlinie der Wiener Stadtbahn durchgeführten Trassenrevision nnd Stationscommission wurde für die Strecke von km 2·3 bis km 6·226, das ist von der Ausmündung aus dem Bahnhofe Wien-Donaustadt bis zum Anschlusse an die Kaiser Franz-Josefbahn in der Station Nussdorf die Trasse genehmigt. Hinsicbtlich der Anfangsstrecke bis km 2·3, welche durch die Anlage der Station „Wiener Donaustadt“ mit Bezug sowohl auf die provisorische, als auch auf die definitive Donaustadtlinie bedingt erscheint, wurde die Entscheidung jenem Zeitpunkte vorbehalten, in welchem die über diese Stationsanlage eingeleiteten Erhebungen und Verhandlungen abgeschlossen sein werden. [21. Juni, Z. 2487.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 25. Juni 1893, Z. 36.180, dem Budapester Einwohner Dr. Adolf Silberstein-Oetvös und Consorten für eine
   a) von der Station Kis-Czell der Linie Györ (Raab)—Kis-Czell und Székesfehérvár (Stublweissenburg)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger) — Gyanafalva (Jennersdorf [Fehring—Graz]) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, diese über die Gemarkung der Gemeinde Beled an einem geeigneten Punkte mit der Linie Pozsony—Szombathely (Pressburg—Steinamanger) der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Westnngarischen Localbahnen,
   b) von dort aus in der Station Kapuvár mit der Linie Györ (Raab)—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurth,
   c) von Kapuvár aus diese über Boldogasszony in der zukünftigen Station Neszider (Neusiedel) mit der projectirten Eisenbahn Oedenburg (Sopron)—Pozsony (Pressburg [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1893, Vorconcession Post 3]),
   d) von Neszider aus diese in der Station Pándorf (Parendorf) mit der Hauptlinie Budapest—Bruck a/L. (—Wien) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 25. Juni 1893, Z. 36.739/III, dem Alexius Inárcsi-Farkas nnd dem Ladislaus Adám, Einwohnern von Nagy-Körös, ferner dem Alexander Jalsoviczky, Einwohner von Budapest, und Consorten für eine von der Station Nagy-Körös (nächst Czegled) der Hauptlinie (Wien—)Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigendc, diese mit der Station Uj-Kecske (nächst Szolnok) der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Theiss-Strecke) verbindende nnd von dort aus bis Ó-Kecske führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 25. Juni 1893, Z. 38.583, dem Reichstagsabgeordneten Grafen Koloman Eszterházy nnd Consorten für eine
   a) von der Station Nyitra (Neutra) der Linie Tót-Megyer—Nagy-Bélicz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Könyök, Lebota-Aba, Elecske, Alsó-Récseny, Ság und die Gemarkung der Gemeinde Kelecsény in der Station Galgócz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt) mit den Linien Pozsony—Nagy-Szombat—Galgócz-Lipótvár (Pressburg — Tyrnau — Freistadtl-Leopoldstadt) und Galantha—Zsolna der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende,
   b) von Galgócz-Lipótvár aus über Nádas, Jablonicz, Szenicz, Csácsó, Dojcs, Stepano, Péterfalu, Stráfsa, Sasvár, Kukló, Csári, die Gemarkung der Gemeinde Kuti und weiterhin über Bróczko bis zur mährischen Landesgrenze nächst Lundenburg führende normalspurige Eisenbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Getreideexport aus Ungarn. (Einberufung einer Enquête-Commission.) Sowie im Vorjahre fand auch heuer unter Vorsitz des Directions-Präsidenten der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Ministerialrathes Ludwigb, eine Enquête-Commission in Angelegenheit des bevorstehenden Getreideverkehres und speciell des Exportes statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 86 ex 1892). In der Commission waren von Verkehrsanstalten die kgl. Ungarischen Staatsbahnen, die Kaschau-Oderberger Eisenbahn und die Südbahn, ferner die Budapester Handelskammer, sowie die Gremien der Getreide- und Mühlenbranche durch Delegirte vertreten. Der Vorsitzende erklärte, die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen wünsche, im Interesse der rechtzeitig zu treffenden Massregeln zur raschen Abwicklung des Getreideverkehres und insbesondere des Exportes nach den westlicben und nördlichen Gebieten Europas, sich auch in diesem Jahre über die Quantität der in Aussicht stehenden Ernteproducte und über die Richtnngen des eventuellen Exportes zu orientiren. Deshalb habe er in Folge Auftrages des Handelsministers die heutige Conferenz einberufen und er ersucht die anwesenden Herren, über die erwähnten zwei Fragen, sowie hinsichtlich dessen Aufklärungen zu ertheilen, welche Verfügungen sie in Anbetracht der zu erwartenden Lage für nothwendig erachten. Die Vertreter der Firmen erklärten sich einmüthig dahin, man könne heute nicht einmal mit dem Anspruche auf Wahrscheinlichkeit eine Aeusserung darüber machen, wie die Ernteaussichten im Lande stehen, da in Folge der Witterung die Ernte um 10 bis 14 Tage verspätete. Unter dem Einflusse der besseren Witterung der jüngsten Tage haben sich die Ernteaussichten wesentlich gebessert und wenn die Witterung bis zur Ernte so günstig anhält, wie sie sich jetzt gestaltet, so kann bei Weizen eine schwache Mittelernte, bei Roggen eine schwache, bei Gerste und Mais eine bessere Ernte erwartet werden. Was den Export betreffe, werde in Weizen wohl kaum ein Export über die Zollgrenze platzgreifen. Ein namhafter Export ist in Gerste zu erwarten, sowohl über Fiume hinaus, als auch nach dem südlicben Theile Deutscblands und wenn die Maisernte gut gelingt, so ist gewiss, dass auch dieser Artikel sehr gesucht sein wird. Der Maisexport nach dem Auslande ist übrigens bereits im Zuge und es ist wahrscheinlich, dass derselbe im Herbste grössere Dimensionen annehmen wird. Ein bedeutender Export ist auch in Futterstoffen, besonders in Heu und Stroh, zu erwarten. Was die Seitens der Staatsbahnen zu treffenden Verfügungen anbelangt, hoben die Fachmänner insbesondere hervor, es sei im Interesse des Exportes sehr wichtig, dass die Localitäten auf dem Westbahnhofe bedeutend erweitert werden, da jetzt in jeder Relation dieser Bahnhof die wichtigste Station sei. Auf diese Wünsche erklärte der Vorsitzende, auf dem Westbahnhofe würden ohnehin auf jedem zur

Verfügung stehenden Platze Magazine gebaut, so dass man voraussichtlich im Stande sein wird, den Anforderungen zn entsprechen. Es wurde auch die Nothwendigkeit der Erweiterung der Station in Fiume betont; auch diesbezüglich machte der Präsident beruhigende Mittheilungen. Im Laufe der Discussion wnrden zum grossen Theile auf die Manipulation bezügliche Wünsche vorgebracht, so z. B. der Wnnsch, die Stationen mögen mit Ladeprofilen versehen und im inländischen Verkehre statt der Duplicate der Frachtbriefe wieder Aufgabescheine ausgefolgt werden u. s. w. Der Directions-Präsident stellte die möglichste Berücksichtigung aller dieser Wünsche in Aussicht.

Esztergom (Gran)—Almás-Füzitöer Localbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 26. Juni fand in Budapest nnter Vorsitz des Directions-Präsidenten Reichstags-Abgeordneten Ludwig Tolnay die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn-Actiengesellschaft Esztergom—Almás-Füzitö (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1892), statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Directionsbericht über die Gestion im Betriebsjahre 1892 zur Verlesnng. Diesem zufolge wurde im abgelaufenen Betriebsjahre die Flügellinie Tokod-Annathal dem Verkehre übergeben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1892). Die Bilanz schliesst mit fl. 48.683·80 Reingewinn, von welchem der Coupon mit fl. 2·20 = 2·20 pCt. eingelöst wird. Dass der Betriebsüberschuss nicht grösser ausfiel, ist auf den Umstand znrückzuführen, dass der neue Tarif und mit demselben die grössere Verfrachtung von Kohlen erst im October 1892 eintrat. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath erfolgte die Wahl der Mitglieder der Direction und des Aufsichtsrathes.

Bács - Bodrogher Localbahn - Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 1. Juli fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Grafen Johann Pejacsevich die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Bács - Bodrogher Localbahn - Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1892) statt, deren Linien Szabadka (Maria - Theresiopel) — Zenta — Ó-Becse, Szeged—Horgos nnd Horgos—Zenta im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehen. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1892 zur Verlesung. Diesem zufolge hat sowohl der Personen- als der Frachtenverkehr zugenommen. Die Bilanz schliesst mit fl. 93.368·87 Reingewinn, wovon fl. 85.705·75 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 3·50 per Prioritätsactie zur Auszahlung gelangen, fl. 2000 als Tantième der Direction und fl. 600 als Honorar des Aufsichtsrathes ausgeschieden und fl. 5063·12 auf neue Rechnung vorgetragen werden. Nach Ertheilung des Absolutoriums wurden die nöthigen Wahlen vorgenommen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei Personenzügen im Monate Mai.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monate Mai auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.087·72 Kilometer von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1139 Schnellzüge, 2575 Personenzüge und 334 znr Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 4048. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15,653.218 Zug- beziehungsweise 313,223.125 Achskilometer gegen 14,860.936 Zug- und 288,587.665 Achskilometer im Vormonate und gegen 15,945.435 Zug- und 304,353.632 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 1459 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den angeführten Bahnen selbst nur 2589 Verspätungen zur Last fallen gegen 1503 im Vormonate und 1014 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 165, bezw. auf eine Million Achskilometer 8, mithin auf eine Million Zugkilometer 101 = 158 % mehr als im Monate Mai des Vorjahres und 64 = 63 % mehr als im Vormonate und auf eine Million Achskilometer 5 = 167 % mehr als im Monate Mai des Vorjahres und 3 = 60 % mehr als im Vormonate. In Folge der Verspätungen wurden 2009 Anschlüsse versäumt (gegen 679 in demselben Monate des Vorjahres und 1113 im Vormonate). Bei 7 Bahnen sind Zngverspätungen und bei 11 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

— (Sitzung der ständigen Tarifcommission deutscher Eisenbahnen.) In der in Heidelberg unter Betheiligung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten abgehaltenen 50. Sitzung der ständigen Tarifcommission Deutscher Eisenbahnverwaltungen gelangten nach der „Ztg. d. V. D. E.-V." u. A. folgende Anträge zur Annahme. Die Ergänzung der Zusatzbestimmung VI zu § 51 und der Zusatzbestimmung zn § 81 der Verkehrsordnung, betreffend die Ausnahmetarife mit beschränkter Haftung im Falle des Verlustes u. s. w. Der Antrag auf Abänderung der Bestimmungen über die Beförderung von Schnellzugsgut wurde dahin angenommen, dass, wenn Eilgut mit Zustimmung der Eisenbahn als Schnellzugsgut befördert wird, die doppelte Eilgutfracht, jedoch mindestens 1 Mk. für jede Frachtbriefsendung erhoben wird. Dabei ist der Grundsatz aufgestellt worden, dass man unter Schnellzugsgut jedes Gut verstehe, welches mit demjenigen Zug befördert werden muss, welcher am ehesten die Bestimmungsstation erreicht, ohne Rücksicht darauf, ob dieser Zug Schnellzug oder gewöhnlicher Zug ist. In Bezug auf die Frachtberechnung für Prätiosen nnd andere Kostbarkeiten, sowie für Kunstgegenstände wurde der Antrag bezw. Gegenantrag der Königl. Eisenbahndirection Elberfeld dahin angenommen, dass, wenn der Werth dieser Artikel auf mehr als 500 Mk. angegeben oder das Interesse an der Lieferung mit mehr als 500 Mk. declarirt ist, ferner für Kunstgegenstände der Werth auf mehr als 5000 Mk. angegeben oder das Interesse an der Lieferung mit mehr als 5000 Mk. declarirt wird, die gleiche Frachtberechnung eintritt wie bei der Förderung von Gold- und Silberbarren u. dgl. in Güterwagen. Fahrräder werden beim Versandt nur dann als sperrige Güter behandelt, wenn dieselben vollständig zerlegt sind. Als unzerlegt gelten alte Fahrräder, welche nicht vollständig auseinandergenommen, bei denen also ausser der Leitstange, den Pedalen und dem Sattel, nicht auch die Räder abgenommen sind. Frisch geschlachtetes Vieh und frisches Fleisch wird nach den einschlägigen Bestimmungen unter Berechnung der Fracht für mindestens 2000 kg für jeden verwendeten Wagen und jede Frachtbriefsendnng zu den Sätzen für Eil- bezw. gewöhnliches Frachtstückgut befördert. In Folge entstandener Zweifel darüber, ob hierunter auch Wildpret und geschlachtetes Geflügel unverpackt zu rechnen sind, wurde der Antrag der Königl. Eisenbahndirection Berlin, dass das Fleisch von Geflügel und Wildpret nicht zu dieser Gruppe gehöre, gutgeheissen. Vertagt wurde der Antrag der Königl. Eisenbahndirection Berlin, betreffend Abänderung der Zusatzbestimmungen II und III zu § 64 der Verkehrsordnung. Die gefassten Beschlüsse bedürfen bis zu ihrer Verwirklichung noch der Bestätigung der in der Regel im December jeden Jahres stattfindenden Conferenz der Deutschen Eisenbahnen. Die nächste Sitzung der Tarifcommission findet am 28. September in Dresden statt.

Schweiz. (Project einer elektrischen Strassenbahn von Petit Saconnex nach Champel.) Mit der Botschaft vom 19. Jnni empfiehlt der Bundesrath der Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft die bedingungsweise Ertheilung der Concession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von Petit Saconnex durch die Stadt Genf nach Champel an die Gesellschaft der Tramways Suisses in Genf auf die Dauer von 50 Jahren. Die projectirte Linie bezweckt, das Dorf Petit Saconnex mit dem Plateau von Champel und diese beiden Endpunkte mit dem Innern der Stadt Genf zn verbinden, wobei gleichzeitig Quartiere der Stadt bedient werden könnten, welche gegenwärtig weder von dem Netze der Schmalspnrbahnen, noch von demjenigen der Tramways berührt werden. Die Länge der projectirten Bahn beträgt incl. des mit der Tramwaylinie Carouge—Chêne mitbenützten 455 m langen Stückes 5·600 km, die Spurweite 1·435 m, die Maximalsteigung 55‰ und der Minimalradius 25 m. Es sind 6 Ausweichen als obligatorische Haltestellen, und ausserdem eine Anzahl facultativer, noch zu bestimmender Haltestellen vorgesehen. Für den elektrischen Betrieb sind Automobilien mit oberirdischer Stromzuführung in Aussicht genommen. Die Kosten werden mit 340.000 Frcs. im Ganzen oder mit rund 60.700 Frcs. per Kilometer der Bahnlänge veranschlagt; die Betriebskosten und die zu Verzinsungs- und Amortisationszwecken erforderliche Summe wurde mit 98.000 Frcs. und die Jahreseinnahme mit 100.700 Frcs. berechnet. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum der Concessions-Urkunde an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorgeschriebenen technischen nnd finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen; innerhalb 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten

zu beginnen, und 12 Monate nach dem Baubeginne ist die ganze Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben. Die Bahn soll normalspurig und eingeleisig erstellt werden mit Ansnahme der als Ausweichestellen erforderlichen doppelspurigen Strecken. Hinsichtlich der Zahl der Züge und der Geschwindigkeit derselben bleibt die Prüfung und Entscheidung dem Bundesrathe vorbehalten. Wagenclasse soll nur eine eingeführt werden.

Niederlande. (Ausdehnung des von der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen verwalteten Eisenbahnnetzes mit Schluss des Jahres 1892.) Zn Beginn des Vorjahres umfasste das von der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen verwaltete Eisenbahnnetz 1287 km Staatsbahnen, 296 km Privatbahnen nnd 12 km Strassenbahnen, znsammen 1595 km. Am 1. October 1892 ging der Betrieb der 55·472 km langen Eisenbahn von Almelo nach Salzbergen in jenen der Holländischen Eisenbahngesellschaft über, während die erstgenannte Gesellschaft seit 1. Jänner die Mitbenützung der 27·344 km langen Linie Nymegen—Cleve und seit 1. October die Mitbenützung der Linien Almelo—Salzbergen (55·472 km) und Zevenaar—Doetinchen—Winterswyk (49·640 km) erhielt. Am Schlusse des Jahres 1892 waren somit bei der Gesellschaft im eigenen Betriebe 1287 km Staatsbahnen, 241 km Privatbahnen und 12 km Strassenbahnen, zusammen 1540 km und im Mitbetriebe 132·456 km. Die durchschnittliche Betriebslänge der eigenen Linien betrug im Jahre 1892 1581 km, gegen 1595 km im Jahre 1891.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Amphitrite“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2321 Tonnen Gehalt ist am 3. Juni mit 5 Passagieren und 521 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 19 Colli Esswaaren, 150 Colli Zucker, 4935 Stück verschiedene Holzgattungen; nach Padang 60 Colli Bier, 50 Colli Mehl; nach Samarang 75 Colli Erdwachs; nach Suez 10 Colli Esswaaren, 8 Colli Wein, 29 Colli Zucker; nach Gedda 30 Colli Papier, 3 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Metallwaaren, 500 Colli Zucker; nach Aden 10 Colli Garne, 95 Colli Mehl, 8 Colli Glasperlen, 9 Colli Tabak; nach Hodeidah 10 Colli Porzellanwaaren, 6 Colli Glasperlen; nach Massaua 210 Colli Bier, 11 Colli Esswaaren, 50 Colli Zucker; nach Zanzibar 151 Colli Mehl; nach Bombay 42 Colli Knöpfe, 759 Colli Papier, 15 Colli Spielkarten, 46 Colli Kurzwaaren, 54 Colli Baumwollwaaren, 16 Colli Garne, 14 Colli Spielwaaren, 8 Colli Musikinstrumente, 95 Colli Lampen, 46 Colli Manufacturwaaren, 80 Colli Metallwaaren, 32 Colli Holzwaaren. 137 Colli Glasperlen, 9 Colli Mützen, 123 Colli Farben, 56 Colli Seife, 2 Colli Schuhwaaren, 94 Colli Glaswaaren; nach Bagdad 47 Colli Papier, 2 Colli Baumwollwaaren, 18 Colli Kurzwaaren, 14 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Glasperlen; nach Kurrachee 58 Colli Papier, 5 Colli Baumwollwaaren, 15 Colli Manufacturwaaren, 8 Colli Metallwaaren; nach Bassorah 45 Colli Bier, 6 Colli Banmwollwaren, 5 Colli Manufacturwaaren; nach Bunder-Abbas 9 Colli Manufacturwaaren; nach Colombo 27 Colli Papier; nach Rangoon 23 Colli Baumwollwaaren; nach Madras 12 Colli Papier, 97 Colli Glasperlen; nach Calcutta 13 Colli Knöpfe, 15 Colli Spielkarten, 22 Colli Esswaaren, 15 Colli Kurzwaaren, 28 Colli Baumwollwaaren, 16 Colli Garne, 29 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Metallwaaren, 15 Coli Holzwaaren, 124 Colli Glasperlen, 23 Colli Glaswaaren; nach Penang 5 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 12 Colli Papier, 28 Colli Holzwaaren, 17 Colli Glasperlen; nach Soerabaja 3 Colli Manufacturwaaren; nach Samarang 2 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Glasperlen; nach Batavia 3 Colli Manufacturwaaren, 19 Colli Glaswaaren; nach Hongkong 90 Colli Bier; nach Manilla 50 Colli Bier, 5 Colli Parfumerien. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 323.965 fl. ö. W.

Plattensee-Dampfschiffahrt-Actiengesellschaft. (Einführung eines Remorqneurdienstes.) Die Direction der Plattensee-Dampfschiffahrt-Actiengesellschaft verlautbart, dass sie durch Anschaffung von Schleppern in die Lage gesetzt ist, den Remorqneurdienst zwischen Boglár-Révfülöp und den übrigen Stationen des Plattensees, so lange letzterer eisfrei ist, in grösserem Massstabe zu bewerkstelligen nnd an ihre Firma mittelst Bahn anlangende oder weiter zu spedirende Waarensendungen zu vermitteln.

Verschiedene Mittheilungen.

Musterstatut für Gemeinde- und Bezirkssparcassen. (Veranlagung der Sparcassengelder.) Das Ministerium des Innern war, um den im Laufe der Jahre, namentlich in Folge der stattgefundenen Aenderung in den allgemeinen Credit- und Geldverhältnissen zu Tage getretenen praktischen Bedürfnissen der Sparcassen zu entsprechen, wiederholt genöthigt, mannigfache Abweichungen von einzelnen Bestimmungen des im Jahre 1872 hinausgegebenen Musterstatutes für Gemeinde- und Bezirkssparcassen zuzulassen. Im Hinblicke hierauf nnd bei dem Umstande, als auch einige Bestimmungen dieses Statuts mit mehreren seither geänderten Gesetzen nicht mehr im Einklange stehen, hat das genannte Ministerium sich veranlasst gesehen, dieses Musterstatut einer Umarbeitung zu unterziehen. In Ansehung des hienach unter Berücksichtigung der von dem ständigen Comité in Vereinsangelegenheiten ausgegangenen Anregungen neu redigirten Musterstatuts für Gemeinde- und Bezirkssparcassen sind vom Standpunkte des Eisenbahncredits insbesondere jene Bestimmungen beachtenswerth, welche die Verwendbarkeit von Werthpapieren, und zwar zum Theile von früher zur Fructificirung von Sparcassegeldern nicht zugelassenen Eisenbahneffecten, zur Anlage von Sparcassegeldern mittelst Belehnung oder Ankauf zum Gegenstande haben.

Nach § 25 (Punkt 2 uud 3) des neu hinausgegebenen Musterstatutes werden nachstehend verzeichnete Gattungen von Werthpapieren zur Veranlagung von Sparcassegeldern für geeignet erkannt, und zwar:

a) Oesterreichische Schuldverschreibungen und andere denselben gleichgehaltene Creditpapiere, insbesondere Grundentlastungs-Obligationen und Partial-Hypothekar- (Salinen-) und Steuerrestitntions-Anweisungen;
b) Theilschuldverschreibungen, welche von einem Lande, Bezirke oder einer Gemeinde der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder mit der gesetzlich erforderlichen Bewilligung ausgegeben worden sind;
c) andere Werthpapiere, deren Verzinsung und Tilgung durch die Garantie eines der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder sichergestellt erscheint;
d) Theilschuldverschreibungen, welche von Wassergenossenschaften auf Grund des Gesetzes vom 30. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 116, betreffend die Förderung der Landescultur auf dem Gebiete des Wasserbaues, ausgegeben worden sind;
e) österreichische an der Wiener (Prager oder Triester) Börse notirte Pfandbriefe und Privatlose, welche gegen hypothekarische Sicherstellung mit behördlicher Bewilligung emittirt worden sind;
f) Actien der Oesterreichisch-ungarischen Bank, dann volleingezahlte Actien und Prioritäts-Obligationen von Unternehmungen, wenn eine mindestens vierpercentige Dividende für die Actien und die bedungene Verzinsung der Prioritäts-Obligationen, sowie die planmässige Tilgung dieser Effecten durch die Garantie des österreichischen Staates oder eines der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder sichergestellt erscheint;
g) Prioritäts-Obligationen und volleingezahlte Prioritätsactien solcher von der k. k. Staatsverwaltung alljährlich bekanntzugebenden österr. Eisenbahn-Unternehmungen, welche während der letztvorausgegangenen fünf Betriebsjahre nach vollständiger Bedeckung der statutenmässigen Jahreslasten, insbesondere für die aufgenommenen Prioritäts- und sonstigen Schulden eiu zur Bezahlung einer Dividende von mindestens vier Percent für das gesammte Actiencapital, sowie der planmässigen Tilgung des letztereu ausreichendes Reinerträgniss erzielt haben;
h) überhaupt Werthpapiere, welche durch specielle Gesetze oder Verordnungen als zur Anlage von Stiftungs-Pupillar-Fideicommiss- und Sparcasse-Capitalien geeignet erklärt worden sind, auch dann, wenn dieselben in den vorstehenden Absätzen (a—g) nicht benannt worden sind.

Hienach ist im neuen Statute gegenüber den einschlägigen Anordnungen des bisher in Geltung gestandenen Musterstatuts ein erfreulicher Fortschritt zu verzeichnen, indem der Kreis der zur Elocirung von Sparcassegeldern zugelassenen Wertheffecten eine wesentliche Erweiterung erfahren hat; dies gilt insbesondere hinsichtlich der Eisenbahnpapiere. So sind den unter lit. a) erwähnten Creditpapieren, welche den Effecten der Staatsschuld gleichgehalten werden, jene Eisenbahnwerthe beizuzählen, deren Verzinsnng und Tilgung der Staat für eigene Rechnnng übernommen hat, ohne dass dieser Umstand nach Aussen hin er-

sichtlich ist, wie dies beispielsweise bei den im Cursblatte der Wiener Börse noch unter den Privateffecten aufgenommenen Actien der mittlerweile vom Staate auf Grund des Gesetzes vom 28. August 1891, R.-G.-Bl. Nr. 135, eingelösten k. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn der Fall ist.

Unter die Kategorie der im lit. b), bezw. h), bezeichneten Werthpapiere fallen unter Anderem auch die Theilschuldverschreibungen des gemäss Allerhöchst genehmigten Landtagsbeschlusses vom 18. November 1889 ausgegebenen vierpercentigen steiermärkischen Landeseisenbahn-Anlehens.

Die Obligationen der von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien in Gemässheit des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, des niederösterr. Landesgesetzes vom 18. Juli 1892, L.-G. u. V.-Bl. Nr. 42, und der Beschlüsse des Wiener Gemeinderatbes vom 27. Jänner und 8. Juli 1892, aufzunehmenden Anlehens können im Sinne des Artikels II des Gesetzes vom 4. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 50, gleichfalls zur Anlage von Sparcasse-Capitalien verwendet werden.

Zu den nach lit. f) belehnbaren Effecten gehören auch die die Garantie des österr. Staates oder eines der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder geniessenden Eisenbahntitres, wie z. B. die Theilschuldverschreibungen der vierpercentigen Silberanleihe und der vierpercent. Reichsmarkanleihe vom Jahre 1885 der k. k. priv. Böhm. Westbahn, die Theilschuldverschreibungen der von der Localbahn Eisenerz-Vordernberg in den Jahren 1890 und 1892 aufgenommenen vierpercent. Anlehen, die Theilschuldverschreibungen der fünfpercent. Silberanlehen vom Jahre 1870 (I. Emission) und vom Jahre 1878 (II. Emission) der Ersten ungar.-galizischen Eisenbahn, die Theilschuldverschreibungen der von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Jahren 1871 und 1872 für die Mährisch-schlesische Nordbahn aufgenommenen fünfpercentigen Silberanleihe, sowie der von obiger Gesellschaft aufgenommenen vierpercent. Silberanleihe vom 1. Jänner 1887 per 24,440.000 fl.; die Theilschuldverschreibungen des von der Localbahn Laibach-Stein auf Grund des Gesetzes vom 12. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 62, aufzunehmenden vierpercent. Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 800.000 fl. ö. W., die Theilschuldverschreibungen der vierpercent. steuerpflichtigen Silberanleihe der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn vom Jahre 1884 per 14,280.000 fl. ö. W., die Theilschuldverschreibungen der fünfpercentigen Silberanleihe vom Jahre 1871, der fünfpercentigen Reichsmarkanleihe vom Jahre 1874 und der vierpercent. Silberanleihe vom Jahre 1885 der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, die Theilschuldverschreibungen des im Jahre 1892 emittirten vierpercentigen Silberanlehens der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, ferner die dreipercent. Prioritäts-Obligationen des Ergänzungsnetzes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und die fünfpercent. Prioritäts-Obligationen der Brünn-Rossitzer Eisenbahnstrecke, die die Staatsgarantie geniessenden Vorzugstitres (Prioritäts-Obligationen und Prioritätsactien) der Actiengesellschaften „Localbahn Strakonitz-Winterberg“ (Gesetz vom 8. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 11) und „Localbahn Wodňan-Prachatitz“ (Gesetz vom 8. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 10); die Theilschuldverschreibungen der von den Unterkrainer Bahnen auf Grund der vom Lande Krain zugesicherten Garantie im Jahre 1892 aufgenommenen vierpercent. Prioritätsanleihe, dann auch die Actien der k. k. priv. Böhm. Westbahn, deren vierpercentige Annuität in der obiger Bahngesellschaft zugesicherten Staatsgarantie ihre Bedeckung findet.

Hiezu kommen weiters noch vom Zeitpunkte der Emission die die Staatsgarantie geniessenden Vorzugstitres (Prioritäts-Obligationen und Prioritätsactien) der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz (Gesetz vom 6. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 57), der Localbahn Monfalcone (Ronchi)-Cervignano (Gesetz vom 6. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 58) und der Gailthalbahn (Gesetz vom 8. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 59), sowie die vom Königreiche Böhmen auf Grund des Landesgesetzes vom 17. December 1892, L.-G.-Bl. Nr. 8, hinsichtlich der Verzinsung und Tilgung garantirten Eisenbahn-Schuldverscbreibungen.

Endlich können im Sinne des § 25, Punkt 2, lit. g), des neuen Musterstatuts auch Prioritätsactien, sowie Prioritäts-Obligationen ungarantirter österreichischer Eisenbahnen von den Sparcassen gegen Verpfändung belehnt oder angekauft werden, soferne die daselbst festgesetzte Voraussetzung zutrifft, dass nämlich die betreffenden Bahnunternehmungen nebst dem Erforderniss für den Prioritätendienst und die Actientilgung noch eine vierpercentige Dividende für das gesammte Actiencapital in den letzten 5 Betriebsjahren verdient haben. Zu den letzterwähnten Eisenbahneffecten gehören laut der von der k. k. Staatsverwaltung derzeit hinausgegebenen Kundmachung die nachstehenden Werthpapiere, und zwar:

1. Die Theilschuldverschreibungen der vierpercentigen Reichsmarkanleihe der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vom Jahre 1885;

2. die Theilschuldverschreibungen der vierpercentigen Reichsmarkanleihe der Böhm. Nordbahn vom Jahre 1882 und aller fünfpercentigen Silberanleihen dieser Gesellschaft einschliesslich jener der ehemaligen Turnau-Kralup-Prager Bahn;

3. sämmtliche Obligationen-Emissionen der Buschtěhrader Eisenbahn, nämlich die 4½percentige Reichsmarkanleihe und die fünfpercent. Silberanlehen vom Jahre 1868, 1871 und 1872;

4. die Prioritäts-Obligationen aller Emissionen der Dux-Bodenbacher Eisenbahn, d. s. die fünfpercent. Silber-Obligationen der Emissionen vom Jahre 1869 und 1871, die Theilschuldverschreibungen der fünfpercentigen Reichsmarkanleihe vom Jahre 1874, der vierpercentigen Reichsmarkanleihe vom Jahre 1891 und der vierpercentigen Silberanleihe vom Jahre 1891;

5. die Theilschuldverschreibungen des 4½percentigen Silberanlehens der Graz-Köflacher Eisenbahn vom Jahre 1863 nnd der fünfpercentigen Silberanlehen vom Jahre 1871 und 1872;

6. die Theilschuldverschreibungen sämmtlicher Anlehen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar: der fünfpercentigen Silberanleihe vom Jahre 1872, aufgenommen für die Hauptbahn, der fünfpercentigen Silberanleihe aus dem Jahre 1871 und 1872 für die Mährisch-schlesische Nordbahn, der vierpercentigen Silberanleihe vom 1. Jänner 1887 per 24,440.000 fl. (die drei letzterwähnten Anlehen geniessen die Garantie des Staates, daher bereits bei lit. f) angeführt), der vierpercentigen Silberanleihe vom 1. Jänner 1887 per 18,820.000 fl., der vierpercent. Notenanlehen vom Jahre 1886, 1888 und 1891;

7. die Theilschuldverschreibungen des fünfpercentigen Silberanlehens der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn vom Jahre 1875, und schliesslich

8. die Theilschuldverschreibungen der von der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft anfgenommenen 4½percent. Notenanleihe vom Jahre 1885, dann vom Jahre 1891 für Hannsdorf-Ziegenhals und der vierpercentigen Reichsmarkanleihe vom Jahre 1887.

Wir behalten uns vor, auf die sich in Hinkunft etwa ergebenden Veränderungen hinsichtlich der Verwendbarkeit der letzterwähnten Werthpapiere nach Massgabe der von der k. k. Staatsverwaltung im Sinne der Bestimmung sub lit. g) alljährlich hinauszugebenden Kundmachung zurückzukommen.

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Generalversammlung.) Am 30. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Carl Ritter v. Feistmantel und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrathes Camill Kuranda, die XXII. Generalversammlung der Actionäre der Mährisch-schlesischen Centralbahn abgehalten. — Die Einnahmen des Betriebsjahres 1892 zeigen eine geringfügige Abnahme gegenüber dem Vorjahre, welche aus den geringeren Zinsen der Baarbestände resultirt. — Für ausserordentliche Anschaffungen und Herstellungen wurde ein Betrag von 201.065 fl. verwendet. — Die für das Jahr 1892 aufgelaufenen Zinsen für die Schuldscheinforderung von 375.000 fl. sind im Betrage von 19.031 fl. anerkannt und in die Bilanz vom 31. December 1892 eingesetzt worden, welch letztere mit einem Saldovortrage von 177.599 fl. abschliesst. Nach längerer Debatte wurde dem Verwaltungsrathe mit 392 gegen 131 Stimmen das Absolutorium ertheilt. Mit der Wiederwahl des ausscheidenden Verwaltungsratbmitgliedes Dr. Carl Ritter v. Feistmantel und der bisherigen Revisoren schloss die Generalversammlung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld unterstellte, 18·9 km lange Strecke Arolsen—Corbach, welche am 15. Augnst dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Seitens der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines ist der XIII. Nachtrag znr „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeicbnissen“ ausgegeben worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines sind der VI. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 36 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld), der XI. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 45 (kgl. Sächsische Staatseisenbahnen), der I. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 73 (k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn) und der V. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kil meterzeigern“ herausgegeben und vertheilt worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Heftes 2 zu Theil IV des Gütertarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1893 gelangt ein neues Heft 2 zu Theil IV des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes (Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und von Borke [Rinde] zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits) zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 30 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 16. Juli 1893. [598]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu Theil II, Heft 1, des Gütertarifes.

Am 1. August 1893 gelangt der Nachtrag III zu dem vom 1. März 1892 giltigen Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Neue Frachtsätze der Wagenladungsclasse B, des Specialtarifes I, sowie Frachtsätze für die Station Pegnitz.
2. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife Nr. 7 (Bier), Nr. 21 (Glaubersalz), Nr. 31 (Spath), Nr. 37 (Dachziegeln), Nr. 39 (Talkerde) und Nr. 46 (Bordsteine).
3. Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 16. Juli 1893. [599]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen.

Mit 1. August 1893 gelangt zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Getreide, u. zw. zu den Theilen III, Tarifhefte 1 und 2 vom 1. September 1890 je ein Nachtrag I, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes zur Einführung.

Diese Tarif-Nachträge sind im Wege der Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 17. Juli 1893. [600]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Tarifes, Theil II, Heft D.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1893 wird der Tarif, Theil II, Heft D, vom 1. Jänner 1890 sammt Nachträgen I bis IV ausser Kraft gesetzt.

Als Ersatz hiefür gelangt am 1. September 1893 der Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Prag, am 13. Juli 1893. [601]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. September 1893 tritt zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes der Nachtrag II in Kraft, welcher neue Frachtsätze für die regulären Güterclassen und für einzelne Artikel, sowie diverse Berichtigungen anthält.

Der Nachtrag wird bei der gefertigten General-Direction, sowie bei den übrigen betheiligten Verwaltungen zum Preise von 50 kr. pro Exemplar rechtzeitig erhältlich sein.

Durch diesen Nachtrag wird gleichzeitig der vom 1. Jänner 1890 giltige Tarif, Theil II, Heft D, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes sammt Nachträgen I bis IV aufgehoben.

Prag, am 13. Juli 1893. [602]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Gebührenberechnung im Verkehre mit der Station Ó-Buda-Filatorigát.

Im Frachtgutverkehre mit der Station Ó-Buda-Filatorigát wird die Gebührenberechnung bis zur Aufnahme dieser Station in die Tarife der oben bezeichneten Verbände wie folgt erfolgen:

1. Im Verkehre zwischen Stationen der Esztergom-Almásfüzitöer und Somogy-Szobb—Barcser Localbahnen, sowie der Pécs-Barcser Eisenbahn einerseits und der Station Ó-Buda-Filatorigát andererseits gelangen die in dem vom 1. April 1892 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, des Ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen, um 5 kr. pro 100 kg erhöhten Frachtsätze für die Station Budapest-Kelenföld im Verkehre mit den im genannten Tarifhefte enthaltenen übrigen Stationen, dagegen die um 5 kr. pro 100 kg erhöhten Frachtsätze für Budapest-dunaparti teherpályaudvar zur Anwendung.
2. Im Verkehre mit den österreichischen Stationen, welche in den Tarifen Theil III, Heft 2, vom 1. September 1892 (Getreidetarif) des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes und Theil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1891 (Classentarif für den Verkehr mit Wien) des West-

ungarisch-Oesterreichischen Verbandes enthalten sind, finden die laut diesen Tarifen für die Station Budapest-Südbahnhof giltigen Frachtsätze auch auf Ó-Buda-Filatorigát Anwendung.

3. Im Verkehre mit den im Tarife, Theil II, Heft 2, vom 15. Mai 1891 des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen österreichischen Stationen werden die in diesem Tarife für Budapest-duniparti teherpályaudvar enthaltenen Frachtsätze sowohl auf Budapest-Südbahnhof loco, als auch auf Ó-Buda-Filatorigát angewendet.

4. Im Verkehre mit den im Tarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. December 1891, und im Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1892, des Westungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen, werden die in diesen Tarifen für Budapest-Kelenföld bestehenden Frachtsätze, um 5 kr. pro 100 kg erhöht, auch auf Ó-Buda-Filatorigát angewendet.

Gleichzeitig werden die im Verordnungs-Blatt Nr. 106 ex 1892, auf Seite 1583, Post Nr. 686, und Nr. 12 ex 1893 auf Seite 217, Post Nr. 101, enthaltenen Publicationen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, im Monate Juli 1893. [603]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Ausnahmetarif Nr. 22.

Die im Nachtrage XVI zum Localtarife der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn (Seite 10 und 11) enthaltenen Bedingungen zum Ausnahmetarife 22 für die frachtgutmässige Beförderung von Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände zu Neuanlagen von Industrie-Etablissements, welche an den Linien der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn liegen, werden hiedurch von Punkt 1 bis 9 ausser Kraft gesetzt und erhalten folgende neue Fassung:

1. Die Ermässigung wird nur für Verfrachtungen bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn (einzeln oder zusammen) zugestanden.
2. Als Minimal-Einheitssatz muss in allen Fällen eine Taxe von 0·1 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer resultiren, falls nicht die normale Frachtberechnung einen niedrigeren Einheitssatz pro 100 kg und 1 km ergibt.
3. Behufs Inanspruchnahme der Ermässigung haben die betreffenden Parteien an die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn ein Verzeichniss vorzulegen, aus welchen die zu beziehenden Artikel, deren approximative Quantitäten, die Auf- und Abgabsstationen, sowie die Zeit, innerhalb welcher die Verfrachtung erfolgen wird, zu entnehmen sind. Gleichzeitig ist bekannt zu geben, wann der Bau beginnen soll, und zu welchem Zeitpunkte die Beendigung des Baues in Aussicht steht. Ergibt sich während der Begünstigungsfrist eine Vermehrung der zu verwendenden Artikel oder eine Aenderung in den Aufgabsstationen, so haben die Parteien dies mittelst neuer Verzeichnisse bekannt zu geben.
4. Die Ermässigung wird nur für eine Neuanlage, nicht aber für Reparaturen oder Auswechslung von Einrichtungsgegenständen, noch weniger für Artikel, welche zu Fabrikationszwecken dienen, bewilligt. Dass es sich thatsächlich um eine Neuanlage handelt, muss durch Vorlage einer Bescheinigung jener Behörde, welche den Bauconsens ertheilt, nachgewiesen werden. Die Bescheinigung hat die wesentlichen Daten über Lage, Ausdehnung und Zweck etc. des herzustellenden Objectes zu enthalten.
5. Die Parteien, welche die Begünstigung in Anspruch nehmen, haben sich allen von der Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und deren exponirten Organen als zweckmässig erkannten Controlmassregeln zu unterwerfen, und erlischt bei eventuell constatirtem Missbrauche nicht allein jeder Anspruch auf die ertheilte Begünstigung, sondern haben sich die Parteien auch den in Folge eines Missbrauches von der k. k. priv. Nordwestbahn zu treffenden sonstigen, in den Gesetzen begründeten Massnahmen unweigerlich zu fügen.
6. Die Dauer der Begünstigung (Anfang und Ende) wird von der Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn festgesetzt, wobei als frühester Beginn der Tag des erlangten Bauconsenses und als Ende der Begünstigungsdauer der Tag der erlangten Benützungsbewilligung, spätestens der Schluss des betreffenden Kalenderjahres angesehen wird.

   Insoferne der Bau innerhalb der festgesetzten Begünstigungsfrist nicht beendet wird, ist von den Parteien rechtzeitig vor Ablauf des Kalenderjahres um die Erneuerung einzuschreiten.
7. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen, welche auf den Namen der Partei, welcher das Zugeständniss gemacht worden ist, als Empfänger lauten, zur Aufgabe gebracht werden.
8. Die Begünstigung wird nur im Wege der Rückvergütung gegen bis spätestens Ende Februar des nächstfolgenden Jahres zu bewirkende Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, und welche nicht mehr zurückgestellt werden, für alle bis Ende December des unmittelbar vorhergegangenen Jahres erfolgten Verfrachtungen angewendet. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung.

Wien, am 19. Juli 1893. [604]

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. September 1893 tritt ein neuer Tarif für den Sächsisch-Oesterreichischen Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1891 aufgehoben wird.

Derselbe enthält neue, grösstentheils herabgesetzte Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen einerseits und der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der k. k. priv. Böhm. Nordbahn andererseits.

Wien, am 12. Juli 1893. [605]

Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. September 1893 tritt ein neuer Tarif für den Norddeutsch-Oesterreichischen Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1891 aufgehoben wird.

Derselbe enthält neue, grösstentheils ermässigte Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze zwischen Stationen der Bezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen Altona, Erfurt, Frankfurt a/M., Magdeburg und Hannover einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn und k. k. priv. Böhmischen Nordbahn andererseits.

Wien, am 12. Juli 1893. [606]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Anwendung des Ausnahmetarifes Nr. 10.

Die im Rückvergütungs-Ausnahmetarif Nr. 10 auf Seite 184 des Elbeumschlagstarifes für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 enthaltenen Frachtsätze für Möbel aus gebogenem Holze gelten im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbeumschlagsplätzen aufgelieferten Möbelsendungen nachweislich theils per Elbe nach Hamburg, theils per Bahn nach Holland weiterbefördert werden.

Wien, am 19. Juli 1893. [607]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ergänzung des Fahrplanes der Ostrau-Friedlander Bahn.

An jedem einem Sonn- oder Feiertage vorausgehenden Werktage vom 22. Juli angefangen bis Ende August 1893 wird der Personenzug Nr. 2137, Abfahrt M.-Ostrau 8 U. 50 M., Ankunft Friedek-Mistek 10 U. 2 M., von Friedek-M. nach Friedland versuchsweise Anschluss finden und Reisende in der II. und III. Wagenclasse befördern.

Abfahrt von Friedek.-M. um 10 U. 7 M. Nachts
„ „ Baschka „ 10 U. 18 M. „
Ankunft in Friedland „ 10 U. 35 M. „

Ferner wird an jedem einem Sonn- oder Feiertage nachfolgenden Werktage vom 24. Juli angefangen bis Ende August 1893 der Separat-Personenzug Nr. 2241 mit Wagen II. und III. Classe versuchsweise wie folgt verkehren:

Abfahrt von Friedland um 5 U. 20 M. Früh
„ „ Baschta „ 5 U. 38 M. „
Ankunft in Friedek.-M. „ 5 U. 47 M. „

und in Friedek.-M. Anschluss an den Personenzug Nr. 2126, Abf. Friedek.-M. 5 U. 54 M., Ank. M.-Ostrau 6 U. 58 M. Früh, herstellen.

Zu diesen Zügen gelangen die einschlägigen tarifmässigen Fahrkarten zur Ausgabe.

Wien, am 19. Juli 1893. [608]

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe von Tarifnachträgen.

Mit 1. September 1893 treten zu den Westungar.-Oesterreichischen Verbandstarifen nachfolgende Nachträge in Wirksamkeit:

1. Nachtrag II zum Tarife, Theil II, Heft 1, mittelst welchem der für Heu, Stroh und Häckerling bestehende Ausnahmetarif Nr. VIII ausser Kraft gesetzt wird;

2. Nachtrag III zum Tarife, Theil II, Heft 4, womit die Artikel Heu, Stroh, Häcksel und Rohrgrasstroh aus dem Ausnahmetarif Nr. 1 eliminirt werden;

3. Nachtrag I zum Tarifhefte „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen", mit welchem die sub Post 25 für Heu und Stroh enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft gesetzt werden.

Exemplare dieser Tarifnachträge werden bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu beziehen sein.

Wien, am 16. Juli 1893. [609]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung von Ausnahmetarifen für den Transport von Heu, Stroh und Häcksel.

Die im Ausnahmetarife IX und X des Verbandstarifes giltig vom 1. November 1892, sowie in dem im obgenannten Verbande hinausgegebenen Tarifhefte „Ermässigte Frachtsätze etc.", giltig vom 1. Jänner 1893, sub Pos. 18, enthaltenen Frachtsätze für den Transport von Heu, Stroh und Häcksel (excl. Rohr, Bast und Binsen) werden ab 1. September 1893 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 15. Juli 1893. [610]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeit von Frachtsätzen des Heftes 2.

Die im Theile II, Heft 2, des Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Gütertarifes (giltig vom 15. Ju 1887) und in den Nachträgen I—VII hiezu enthaltenen Frachtsätze mit den auf dem Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, welche laut Kundmachung in diesem Blatte, Nr. 68, vom 15. Juni 1893 (Post 518) mit 1. August 1893 ausser Kraft treten sollten, bleiben bis zum Erscheinen des Theiles II, Heft 4, für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband in Wirksamkeit.

Wien, am 16. Juli 1893. [611]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Nachtrag V zum Tarife vom 1. December 1888.

Mit 1. August 1893 tritt der Nachtrag V zum Tarife vom 1. December 1888 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr in Kraft.

Dieser Tarifnachtrag enthält:

1. Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen;

2. Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Waarenclassification;

3. Aenderungen und Ergänzungen der Tarife.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der Station Wien Südbahnhof und bei der Betriebsdirection der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest zum Preise von 24 Hellern per Stück bezogen werden.

Wien, am 17. Juli 1893. [612]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Verbands-Gütertarife Theil II, Heft 5.

Mit 1. September 1893 tritt zu dem Verbands-Gütertarife Theil II, Heft 5 (giltig vom 1. Juni 1892), der Nachtrag III in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 14 (Kartoffeln) für den Verkehr mit Görz.

II. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12a (ungebrauchte Tabakslauge) für den Verkehr mit Graz trs. und Laibach.

III. Aufhebung von Frachtsätzen für den Verkehr mit Görlitz in Schlesien (S.St.E.).

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Bahnverwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 18. Juli 1893. [613]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Preussische Staatsbahnen. (Ergänzung des Ausnahmetarifes für Torfstreu und bestimmte Futtermittel.) Der auf einer grösseren Anzahl deutscher Staats- und Privatbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Futtermittel wird mit Giltigkeit vom 20. Juli ab auf die Artikel Melassefutter (eine Mischung von Melasse mit Palmkernmehl und Baumwollensaatmehl) unter Abfertigung zu den Sätzen der Kilometertariftabelle B. (b.) erweitert. Soweit ferner mit Giltigkeit bis zum 31. August 1893 auf den preussischen Staatsbahnen sowie auf einzelnen ausserpreussischen Staats- und Privatbahnen bei der Aufgabe von Heu und Stroh in Wagenladungen die Verwendung zweier Wagen von je nicht mehr als 7·2 m Länge an Stelle eines offenen Wagens von grösserer Ladefähigkeit nachgelassen ist, erfolgt die Frachtberechnung bei denjenigen Verwaltungen, welche dem eingangs erwähnten Ausnahmetarif beigetreten sind, fortan auf folgender Grundlage:

Die Fracht wird für jeden dieser Wagen nach dem wirklichen Gewicht der Ladung, mindestens aber für je 5000 kg für jeden Wagen nach den Sätzen des Ausnahmetarifes unter B. (a.) erhoben. Stellt sich jedoch die Fracht für das Gesammtgewicht des in beide Wagen verladenen Heus oder Strohs, mindestens aber für 5000 kg nach den in dem vorbezeichneten Ausnahmetarif unter B. (b.) angegebenen Sätzen billiger, so kommen nur die letzteren zur Berechnung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahn-Verband; directe Frachtsätze für mineralische Kohlen. (Berichtigung eines Frachtsatzes.) Der in dem genannten Tarife enthaltene Frachtsatz von den unter a) bezeichnen Stationen nach Regensburg ist von 1·41 auf 1·44 Mk. per 100 kg richtig zu stellen.

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr. (Einführung eines neuen Tarifes.) Durch die am 1. September 1893 stattfindende Herausgabe eines neuen Tarifes für den Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Personen-Gepäckverkehr über Oderberg und Oswiecim erfahren die bestehenden directen Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze in einigen Stationsverbindungen eine geringfügige Erhöhung.

Süddeutscher Eisenbahn-Verband, Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verkehr; Theil III, Heft 1, 2 und 3 des Gütertarifes. — Nordösterreichisch-Mittelrheinischer Verkehr, Ausnahmetarife Nr. 1 und 2 im Theil II, Heft 1, 2 und 3 des Gütertarifes. — Galizisch-Süddeutscher Eisenbahn-Verband, Theil III, Heft 1 und 2 des Gütertarifes. (Frachtsätze für Getreide etc.) Insoweit die directen Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Mühlenfabrikate, ferner für Kleie durch die im Gebiete der preussischen und sächsischen Staatsbahnen sowie der Reichsbahnen bestehenden ermässigten Ausnahmetarife unterboten sind, werden bis auf Weiteres für die direct im Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen, im Nordösterreichisch-Mittelrheinischen und im Galizisch-Süddeutschen Verkehre zur Abfertigung gelangenden Sendungen, ferner für eingelagerte Sendungen, für welche die Herstellung der directen Frachtsätze im Wege der Reexpedition erfolgt, die nachweisbar niedrigsten Umkartirungsfrachten, gekürzt um 0·03 Mk. für 100 kg im Wege der Rückvergütung gewährt.

Die einschlägigen Reclamationen sind unter Vorlage der Originalfrachtbriefe innerhalb von 6 Monaten vom Tage der Aufgabe der Sendungen an die General-Direction der K. B. Staatseisenbahnen zu richten, durch deren Vermittlung die Frachtrückvergütung sofort erfolgt.

Süddeutscher Eisenbahn-Verband. (Reglement und Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr zwischen Wien Westbahnhof, Station der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Avricourt (Deutsch) Station und Grenze, Station der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen andererseits vom 20. März 1883.) Mit Giltigkeit vom 1. October 1893 treten die Frachtsätze für Pferde und die Fahrtaxen für Begleiter ausser Kraft.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar: Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins: für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1480	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Mährisch-Neustadt	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1893 bis Ende Juli 1894	Nachtrag IV des directen Tarifes für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1891	30·8 kr.	28·4 kr.	2·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1481	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Sternberg transito (für Eisenberg a. M., Märzdorf, Hannsdorf, Grumberg-Mohrau, Grulich und Wichstadtl-Lichtenau)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. September 1893 bis Ende August 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893, bezw. bei den Sendungen nach Eisenberg a. M. Nachtrag IV zum directen Tarife für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1891	23·8 kr.	19·8 kr.	4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1482	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Pflastersteine	Aussig St.E.G.	Lobositz	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Anfrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	9·2 kr. ö. W.	7·5 kr. ö. W.	1·7 kr. ö. W.	Im Kathrinngswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1483	**St.E.G.**	Betheiligten Verwaltungen	Ergänzung. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 3 vom 10. Jänner 1893 unter fortlaufender Nr. 83 für Möbel aus gebogenem Holze von diversen Stationen nach Bodenbach (St.E.G.) transit und Tetschen (Oe.N.W.B.) transit enthaltene Publication wird dahin ergänzt, dass die unter e) enthaltenen Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann Anwendung finden, wenn die fraglichen Transporte ab Bodenbach transit oder Tetschen transit per Bahn bis Mannheim oder Gustavsburg, respective zu den Rhein / Main-Umschlagsplätzen und ab dort nachweislich per Rheinronte nach Belgien oder Holland weiterbefördert werden.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	hei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom hestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1484	Südbahn-Gesellschaft	am Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest nnd Finme (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export aus Sachsen betheiligten Verwaltnngen	eingereiht in Tarifclasse: 1, 2, 3 a, 3 b, 4 a, 4 b, 4 c, 5, 6 a, 6 b, 7, 8, 9, 10 a, 10 b, 10 c, 11 a, 11 b, 12, 13 a, 13 b, 14 a, 14 b, 15 a, 15 b, 16 a, 16 b, 17 a, 17 b, 18 a, 18 b, 19 a, 19 b, 20, 21, 22, 23 a, 23 b, 24, 25 des nebenbezogenen Verbandtarifes; Ausn.-Tarif B: a, b	Görlitz S. St. B. (über Triest oder Finme seewärts)	Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel, Bnrgas, Varna, Galatz/Braila, Küstendje	Unter Einhaltnng der Bestimmnngen des nehenbezogenen Verbandtarifes	Vom 1. Angust 1893 bis anf Widerrnf, längstens aher bis Ende December 1893, hezw. bis znr Einführnng im Tarifwege	Theil II, Heft 3, dee Oesterr.-Ungar. Levantetarifes üher Triest nnd Finme (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. November 1892, für den Export ans Sachsen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	3·31, 2·81, 2·80, 2·54, 2·81, 2·62, 2·54, 2·54, 3·30, 3·27, 2·08, 2·12, 2·39 [2], 2·30, 2·81, 2·23, 2·14, 2·—, 1·94, 1·92 [1], 1·78, 2·—, 1·93, 1·92 [1], 2·01, 1·95, 2·—, 1·94, 2·27, 2·20, 2·04, 1·96, 2·11, 1·95, 2·12, 2·11 [3], 2·04, 2·03 [3], 2·21, 2·21, 2·14, 2·18, 2·09, 2·10, 2·40	Verschieden	Im Kartirungswege		[1] Nnr für Ladnngen nach Salonik, Dedeagatsch und Constantinopel [2] Nnr für Thonwaaren [3] Nnr für Papier nnd Pappe aller Art
										2·11, 1·95				
										Gulden ö. W. Gold				
1485	Südbahn-Gesellschaft	K. k. öst. Staatsbahnen	Holzstoff	Zwischenwässern	Saloch	Frachtzahlnng mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Ahladen durch Partei	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	18		Im Kartirnngswege		
			Kaolinerde	Stein Station						28 Heller				
1486	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Znckerrühen	vom Verladegeleise hei Sedlitz	Brüx	Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	Bestehen keine Frachtsätze	kr. 7		Im Kartirungswege		
					Laun					9				
			Rübenschnitze nnd Satnrationsschlamm	Brüx	dem Verladegeleise hei Sedlitz					5				
				Laun						6				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1487	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Futter- und Streuartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klechen, Futterrüben, Rübensebnitze, Rübenabfälle (Pressliuge), Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlempe, Spülicht, Trübern, Trestern, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Torf und Waldstreu, ferner Düngemittel der Position D—15 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, sowie Futtersamen	Rücksichtlich der Strecken der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn		Aufgabe als Frachtgut in Ladungen von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht. Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungs-Station lautenden Frachtbriefen. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist durch den Aufgeber, bezw. Empfänger zu besorgen, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge der Sendung bahnämtliche Bestätigung einzubolen ist. Bestimmung der Sendungen nach österreichischen Empfangsstationen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende September 1893	Localgütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	13 kr. pro 100 kg und 1 Kilometer (inclusive Manip.-Gebühr), mindest. aber 4 fl. pro Sendung		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikeln, Düngemitteln und Futtersamen:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Vorangegebenes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorbenannten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

(L.S.)

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

(L.S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1488	Böhmischen Westbahn		Futter- und Streuartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee, Futterrüben, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Pressluge), Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Träbern, Trestern, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Torf und Waldstreu; ferner Düngemittel der Position D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, sowie Futtersamen	Rücksichtlich der Strecken der k. k. priv. Böhmischen Westbahn		Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungestation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Aufgeber, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnamtliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendungen nach österreichischen Empfangsstationen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 30. September 1893	L o c a l t a r i f e		13 kr. pro Wagen und 1 km (incl. Manipulations-Gebühr), in minimo Vier Gulden pro Wagen		Im Rückvergütungswege Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem angehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird.		

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikeln, Düngemitteln und Futtersamen:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Vorangegebenes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

(L. S.)

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1489	**Südbahn-Gesellschaft**		Zink, roh	Cilli	Budapest (S.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	260 Heller incl. ungar. Steuer	192 Heller incl. ungar. Steuer	68 Heller	Im Kartirungswege		
1490	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Papier aller Art	Zloczów	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Galizien vom 1. Jänner 1893	290 Pfennige	263*) Pfennige	27 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg u. der Seeconnossemente. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende Februar 1894 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt fünf Pfennige pro 100 kg
				Gródek					269	263*)	6			
				Zloczów	Schönpriesen-Umschlag				285	258*)	27			
				Gródek					264	258*)	6			
				Zloczów	Dresden-Elbkai				326	299	27			
				Gródek					305	299	6			
1491	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Schotter	Hlubocep	Hospoziu	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende August 1893	Localtarif	18·0 kr.	5·6 kr.	12·4 kr.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zum Bau der Znfahrtstrasse von Kmetnowes nach Hospoziu bestimmt sein

1492 **K.k.St.B.**

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 150, ddo. 31. December 1892, sub Pos. 2496, publicirten Kartirungssätze für die laut Tarif Theil I bei Aufgabe von 10000 kg in die Classe A eingereihten Güter im Verkehre mit Vorarlberg werden mit 5. August d. J. ausser Kraft gesetzt.

1493 **K.k.St.B.**

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 150 vom 31. December 1892, sub fortlauf. Nr. 2611, für Holztransporte ab Mauthausen nach Bodenbach B.N.B. publicirte ermässigte Frachtsatz von 56 kr. ö. W. Noten pro 100 kg findet unter den gleichen Bedingungen und für dieselbe Zeitdauer auch für Holzsendungen der Position H, 19 der Waaren-Classification des vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarif-Theiles I, welche von Mauthausen nach den vor Bodenbach gelegenen Stationen der Dux-Bodenbacher Bahn zur Verfrachtung gelangen, insolange, u. zw. im Rückvergütungswege Anwendung, als sich nicht die normalen Frachtsätze billiger stellen. Die Liquidirung der Portodifferenz wird gegen längstens bis Ende Februar 1894 zu bewirkende Vorlage der auf die schliessende Firma als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe erfolgen.

1494 **St.E.G.**

In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 81 vom 15. Juli 1893, sub Post 1455, werden unter der Bezeichnung „Futtersamen" lediglich „Grassamen" der Position G—29 und „Kleesaaten" der Position K—23 der Güter-Classification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893 verstanden.

1495 **B.C.B.**

In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 82 vom 18. Juli 1893, sub Pos. 1468, werden unter der Bezeichnung „Futtersamen" lediglich „Grassamen" der Position G—29 und „Kleesaaten" der Position K—23 der Güter-Classifiation des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893 verstanden.

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	Bezeichnung der Verkehrsrelation nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 142 vom 10. December 1892	2032	Südbahn-Gesellschaft, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen	Tabakbeize (Lauge), ungebrauchte	Fiume	Dresden-Altstadt Dresden-Neustadt	Tritt ausser Kraft mit 31. August 1893

Bau-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Commission für Verkehranlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen berzustellenden Vorortelinie der Wiener Stadtbahn, ist die Ausführung der Unterbauarbeiten im 13. Baulose im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten im 13. Lose (lang 1·711 m zwischen Neustiftgasse und Nussdorferstrasse) betragen 995.822 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fach-Abtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung, Section Vorortelinie (XV. Bezirk, Bahngasse Nr. 1) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt, spätestens bis 29. Juli 1893, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer, alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offert-Grundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Juli 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Fr. Strelez

Wien, I., Adlergasse Nr. 4

Fabriks-Niederlage aller Sorten

Geschäftsbücher

Copir- und Notizbücher

sowie (358)

Grosses Lager

von sämmtlichen Comptoir - Utensilien.

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz.

Offert-Ausschreibung

für

Hochbauten auf dem neu zu errichtenden Frachtenbahnhofe und dem bestehenden Personenbahnhofe in Ischl.

Die Ausführung eines Gütermagazines mit Kanzleianbau, einer Verladerampe, eines Administrations-Gebäudes sammt Kehrichtgrube und Hausbrunnen auf der neu zu errichtenden Frachtenstation Ischl, dann die Herstellung eines neuen Eilgutmagazines mit Verladerampe und die Fundirung für eine Locomotiv-Drehscheibe auf der bestehenden Station Ischl im approximativen Kostenbetrage von circa 56.800 fl. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Hochbauherstellungen am neu zu errichtenden Frachtenbahnhofe und dem bestehenden Personenbahnhofe in Ischl" längstens am 5. August 1893, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Linz zu überreichen.

Zur Darnachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im Juli 1893.

Fabrikslager: **Hernals, Karlsg. 19.**

Die Parquetten-, Friesbrettel- und Fussboden-Fabrik von

Comptoir und Niederlage: **Gumpendorferstr. Nr. 58 a**

G. DOLLINAR, WIEN

empfiehlt ihr grosses Waarenlager von **fertigen Parquetten** in grosser Auswahl an Mnstern, und zwar **fournirt** und **massiv**, sowie von **eichenen amerikanischen Friesbretteln** in beliebigen Dimensionen. Dann weiche Lärchen- und Buchen-Schiffböden unter Garantie für Trockenheit wie auch solider Ausführung. **Nach Wunsch wird von uns sowohl in Loco, wie auch in der Provinz die Fussbodenlegung zu billigen Preisen übernommen.** **Preiscourants und Musterkarten gratis.** (330)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 84. Wien, 22. Juli 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Sichtbarkeit der Positionslichter. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien der Finanzen, des Handels und des Ackerbaues vom 20. Juli 1893, *) betreffend das Verbot der Ausfuhr von Futtermitteln.

Im Einvernehmen mit den betheiligten königlich ungarischen Ministerien wird die Ausfuhr von Heu, frischen und getrockneten Futterkräutern aller Gattungen, Stroh und Häcksel (Häckerling) über sämmtliche Grenzen des österreichisch-ungarischen Zollgebietes verboten.

Dieses Ausfuhrverbot tritt mit dem Tage, an welchem dasselbe den einzelnen Zollämtern bekannt wird, in Wirksamkeit und bleibt bis auf Widerruf in Kraft.

Sendungen von den obbezeichneten Artikeln, welche nachweislich bis zum 20. Juli 1893 zum Transporte ins Ausland mittelst der Eisenbahn oder per Schiff zur Aufgabe gelangt sind, dürfen die Grenze im Austritte passiren.

Falkenhayn m. p. **Bacquehem** m. p. **Steinbach** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Sudoměřitz der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Jungwoschitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bezirksausschusse von Jungwoschitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Sudoměřitz der Linie Prag—Gmünd der k. k. Staatsbahnen nach Jungwoschitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 4. Juli 1893. Z. 20.527.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Guntramsdorf nach Traiskirchen.

Das k. k. Handelsministerium hat die der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen mit den Erlässen vom 4. Juni und 11. December 1892, Z. 26.215 und 61.518, ertheilte, bezw. verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Guntramsdorf nach Traiskirchen auf die Dauer von weiteren drei Monaten erneuert.

Wien, am 22. Juni 1893. Z. 31.459.

---

*) Enthalten in dem am 20. Juli 1893 ausgegebenen XXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 114.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 13. Juli 1893, Z. II.963/V, an die Verwaltungen der österr. Privatbahnen, betreffend Bekanntgabe der Dienstverhältnisse der Diurnisten (Hilfsbeamten).

Der Verband der Hilfsbeamten der österr. Eisenbahnen hat in einer an das hohe Abgeordnetenhaus gerichteten und vom letzteren der hohen k. k. Regierung „zur eingehenden Würdigung und geeigneten Verfügung, beziehungsweise entsprechenden Einflussnahme" überwiesenen Petition um die erforderlichen Massnahmen zur Regelung der Dienstverhältnisse der Diurnisten, in dreifacher Richtung Wünsche zum Ausdrucke gebracht, indem der bezeichnete Verband

1. eine Erhöhung der bisher gezahlten Diurnen überhaupt,
2. die Stabilisirung des Dienstverhältnisses der Diurnisten durch ihre Ernennung zu Beamten, endlich
3. die Zusicherung von Ruhegenüssen an dieselben,

anstrebt.

Wenngleich in der in Rede stehenden Petition dankbar anerkannt wird, dass bereits eine Verwaltung, und zwar die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, das Los ihrer früheren Diurnisten gründlich verbessert habe, indem sie dieselben theils zu definitiven Beamten, theils zu definitiven Unterbeamten ernannt hat, und wenn ferners auch der Berichterstatter über diese Petition in der 120. Sitzung der XI. Session des hohen Abgeordnetenhauses am 28. April 1892 bemerkt hat, dass dieselbe schon damals zum Theile durch die Ereignisse überholt war, indem sowohl Seitens der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, als auch Seitens der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft durch Einreihung des grössten Theiles der Diurnisten in die neu geschaffenen Kategorien der Kanzelisten, resp. der Unterbeamten, sowie durch anderweitige Massnahmen (Einführung eines neuen Besoldungsschemas, der Benennung „Hilfsbeamte" etc.) den berechtigten Wünschen der betreffenden Diurnisten dieser beiden letztgenannten Bahnen theilweise Rechnung getragen erscheint, so fand sich das hohe k. k. Handelsministerium dennoch bestimmt, der General-Inspection die Erhebung und Aeusserung über die dermaligen Dienstesverhältnisse der Hilfsbeamten (Diurnisten) der österr. Privateisenbahnen aufzutragen.

Im Sinne dieser hohen Weisung ergeht an die geehrte Verwaltung die Einladung, über nachbezeichnete Punkte ehebaldigst, längstens aber bis Ende August l. J., anher zu berichten, und zwar über

a) die dortseits für die Aufnahme von Diurnisten (Hilfsbeamten) gestellten Bedingungen,
b) die Höhe der normirten Tagesbezüge (Diurnen),
c) die Gesammtzahl der dortseits angestellten Diurnisten (Hilfsbeamten), sowie deren Vertheilung auf die einzelnen Diensteszweige, je unter Gegenüberstellung der Anzahl dortselbst in Verwendung stehender definitiver Beamten und Unterbeamten,
d) die allfälligen Normen für die Verleihung definitiver Beamten- oder Unterbeamtenposten an Diurnisten (Hilsbeamte),
e) die eventuell zulässige Theilnahme der Diurnisten (Hilfsbeamten) an bestehende Wohlfahrtseinrichtungen (z. B. am Lebensmittelmagazin, Provisionsinstitut u. dgl.),
f) die eventuellen Kündigungsfristen und Abfertigungen, endlich
g) die Belastungen der Gesellschaft und des Pensions- oder Provisionsinstitutes, welche bei Erfüllung der Eingangs angeführten Wünsche zu gewärtigen wären, und jene Massnahmen bezüglich der Pensionsbestimmungen, durch welche eine weitere Ueberlastung des Pensions- oder Provisionsinstitutes hintangehalten werden könnte.

Wien, am 13. Juli 1893.

Lilienau m. p.

Sichtbarkeit der Positionslichter.

Auf der Long Beach Light-Station bei New-York sind nach Mittheilungen des „Engineer" Versuche bezüglich der Sichtbarkeit des rothen, weissen und grünen Lichtes angestellt worden, welche zu nachstehenden Ergebnissen geführt haben.

Auf dem Ufer wurden drei Laternen mit rothem, weissem und grünem Lichte aufgestellt und sodann vom Meere aus auf Distanzen von 1, 2, 3, 4 und 5 Seemeilen beobachtet. Jede Laterne hatte eine Vorrichtung, um die Lichtstärke von 1 auf 43 Kerzen zu erhöhen.

Das Wetter war in der Nacht, da die Beobachtungen begannen, für die Sichtbarkeit der Lichter sehr günstig. Auf die Entfernung von einer Meile wurde constatirt, dass ein weisses Licht von einer Kerzenstärke deutlich sichtbar war; das grüne Licht von 1·04 Kerzen, sowie das rothe von 1·15 Kerzen konnte jedoch nicht wahrgenommen werden. Die beiden letzterwähnten Lichter konnten aber auch dann nicht gesehen werden, als man die Stärken derselben auf 1·36, bezw. auf 1·45 Kerzen erhöhte. Das grüne Licht erschien erst bei der Stärke von 2·10 Kerzen und das rothe Licht bei 2·20 Kerzenstärke; deutlich sichtbar wurde das letztere Licht erst bei der Stärke von 3·20 Kerzen, wogegen das grüne derselben Leuchtkraft noch nicht genau zu unterscheiden war.

Auf die Entfernung von zwei Meilen wurde das rothe Licht bei der Kerzenstärke von 3·30 gar nicht, bei der Leuchtkraft von 5·70 nur undeutlich gesehen. Das grüne Licht blieb bei 4 Kerzen Lichtstärke gänzlich unsichtbar, um erst bei 10·50 Kerzenstärke deutlich gesichtet zu werden. Beide Lichter waren bei der Stärke von 10·50 Kerzen gut sichtbar; liessen sich aber erst bei 29 Kerzen Lichtstärke von einander unterscheiden. Das weisse Licht stach schon bei 3 Kerzen Leuchtkraft deutlich hervor.

Auf 4 Meilen Distanz waren dem unbewaffneten Auge alle Lichter nicht wahrnehmbar. Mit dem Nachtglase konnte das weisse Licht bei 10, das rothe bei 34 und das grüne bei 43 Kerzen leicht unterschieden werden.

Auf 5 Meilen zeigte sich das weisse, 29 Kerzen starke Licht schwach, wurde aber bei 33 Kerzen gut und bei 43 Kerzen sehr deutlich ausgenommen.

In der zweiten mondlosen Nacht sind die Beobachtungen bei fast gänzlich umwölktem Himmel fortgesetzt worden. Hiebei waren für das rothe Licht 1·45, für das

grüne Licht 2·10 und für das weisse Licht nur 1·4 Kerzen nothwendig, um die Sichtweite von einer Meile zu erzielen.

Auf die Entfernung von 2 Meilen waren das rothe und grüne Licht bei der Kerzenstärke von 5·75, bezw. von 10·50 nur undeutlich zu sehen. Um die beiden Lichter gut zu unterscheiden, bedurfte es bei dem rothen Lichte einer Lichtstärke von 23·60 Kerzen und bei dem grünen einer solchen von 42·40 Kerzen.

Das weisse Licht konnte schon auf die Distanz von 3 Meilen bei 3·20, von 4 Meilen bei 5·60 und von 5 Meilen bei 17·50 Kerzenstärke wahrgenommen werden.

Diese Versuche führten insoferne zu keinen vollkommen befriedigenden Ergebnissen, als die Frage: „welche geringste Leuchtkraft erforderlich sei, um farbige Lichter auf gegebene Entfernungen sichten zu können", nicht präcise beantwortet werden konnte. Vor Allem ist es das verschiedene Sehvermögen der einzelnen Beobachter, ferner aber auch der Feuchtigkeits- und Staubgehalt der Luft, welche einen hervorragenden Einfluss auf die Sichtweite ausüben. Dieselbe wird ferner dadurch beeinflusst, dass die Absorption der Lichtstrahlen bei farbigen Positionslaternen mit der zunehmenden Dunkelheit der Farbe der Linsen wächst, so dass der Fall sich leicht ereignen kann, dass von mehreren gleich starken Lichtern das eine auf eine viel geringere Entfernung wahrgenommen werden kann, als das andere. Solche Verhältnisse konnten bei der Bestimmung der Minimal-Lichtstärken nicht ausser Acht gelassen werden; man vermied deswegen einen positiven Ausspruch bezüglich der Grenzen der Sichtbarkeit der farbigen Lichter.

Die Beobachtungen für das weisse Licht liessen jedoch positive Schlüsse zu, indem auf die Distanzen von 1, 2 und 5 Meilen die Kerzenstärken von 1, 2 und 30 empfohlen werden konnten. Hiebei wurde — obgleich das weisse Licht schon unter der Stärke von 1 Kerze gesehen werden kann — doch von der Anwendung einer unter einer Kerze bleibenden Leuchtkraft abgerathen.

Der Vergleich des weissen mit dem farbigen Lichte gestaltet sich sehr schwierig, weil bei letzterem bis 97 pCt. des Lichtes von den gefärbten Gläsern absorbirt werden; Lichtstärken von zwei verschieden färbigen Laternen müssen daher, insbesonders, wenn sie von verschiedenen Individuen beobachtet werden, sehr verschiedene Sichtweiten ergeben. Mit dem Wachsen der Lichtintensität fällt der Procentverlust des Lichtes, da bei einer schwachen Lichtquelle nur der hellste Theil der Flamme zur Wirkung gelangt, wogegen bei einer starken die volle Flamme sichtbar wird.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von der Station Hořic über Neubydschow nach Königstadtl. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision in Betreff des von der Stadtgemeinde Neubydschow vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Hořic über Neubydschow nach Königstadtl für den 24. Juli anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Königgrätz Wenzel Scholta betraut. [G.-I.-Z. 14.048.]

Projectirte Localbahn von Radautz nach Karlsberg mit Fortsetzung nach Frassin und Putna. (Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat die Trassenrevision und Stationscommission in Betreff des Projectes der Handelsfirma Alexander von Popper in Wien für normalspurige Localbahnen von Karlsberg nach Frassin und von Karlsberg nach Putna für den 24. Juli anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Regierungsrath Johann Fekete de Belafalva betraut. [G.-I.-Z. 13.983.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Haltestelle in Altstadt.) Für die zwischen den Stationen Neschwitz und Tetschen beim Wächterhause Nr. 33 im Dorfe Altstadt eröffnete Haltestelle wurde die Bezeichnung „Altstadt bei Tetschen" festgesetzt. [15. Juni, Z. 25.938.]

— (Gasleitung in Tetschen.) Der Unterfahrung der Strecke Tetschen—Mittelgrund in km 458·0/1 durch eine Seitens der Stadtgemeinde Tetschen herzustellende Gasleitungsanlage wurde zugestimmt. [13. Juni, Z. 27.275.]

— (Schuppen-Aufstellung in Retz.) In der Station Retz wird für Zwecke des Jakob König in Retz ein Schuppen zur Einlagerung von altem Eisen errichtet. [18. Juni, Z. 26.752.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Geleisevermehrung in Lieben.) In der Station Lieben werden in Folge des Aufschwunges im Frachtenverkehre die Geleiseanlagen umgeändert und entsprechend vermehrt. [23. Juni, Z. 26.116.]

— (Umladehalle in Vysočan.) In Folge der lebhaften Entwicklung des Transit-Güterverkehres wird in der Station Vysočan die Umladehalle um 16 m verlängert. [20. Juni, Z. 23.968.]

— (Linien Wien—Tetschen und Prag—Mittelwalde: Neue bauliche Anlagen in Stationen.) In der Station Jedlesee der Linie Wien—Tetschen wird ein Nebengebäude und in der Station Wolframitzkirchen derselben Linie, wie auch in der Station Žiželitz der Linie Prag—Mittelwalde je ein Kohlenschuppen errichtet. [22. Juni, Z. 27.882.]

— (Linie Chlumetz — Parschnitz: Fussweganlage in Belohrad.) Neben der Zufahrtsstrasse zur Station Belohrad wird ein Fussweg hergestellt. [17. Juni, Z. 27.274.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn:

18. Juli. Wegen Felsenabsturz zwischen km 138·4 bis 138·6 der Strecke Liebenau—Reichenau musste der Lastzugsverkehr bis auf Weiteres eingestellt werden. — Personenzugsverkehr wird mittelst Umsteigen aufrecht erhalten.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem Budapester Advocaten Franz Xaver Vértesy im Sinne der bestehenden Normen mit Erlass vom 25. Juni 1893, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete normalspurige Localbahnen ertheilt, und zwar:

a) für eine von der Station Zólyom-Brézó der Linie Zólyom (Altsohl) — Beszterce - Bánya (Neusohl) — Zólyom - Brézó (Bries) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Pohorella, Nándorhuta, Vereskö, Telgárt, Pusztamezö mit Berührung des herzogl. Coburg'schen Sägewerkes und der Dobsinaer Eisgrotte und weiterhin über Sztraczena, Istvanfalu und nach Berührung der Holloköer Eisenerzgruben über Nagy-Hnilecz, Feketehegy, Merény, Svedler und die Gemarkung der Gemeinde Szepes-Remete in der Station Gölniczbány mit der Linie Margitfalu—Szomolnokhuta, d. i. der im Betriebe der Direction der Kaschau-Oderberger Bahn stehenden Göllniczthalbahn, verbindende Linie;

b) für eine von der zukünftigen Station Holloköer Erzgruben der Linie a) abzweigende und diese in der Endstation Dobsina (Dobschau) mit der Linie Bánréve-Dobsina der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende Linie;

c) für eine von der zukünftigen Station Pohorella der Linie a) abzweigende und diese über Vernár und die Gemarkung der Gemeinde Grénicz in der Station Gánócz (nächst Poprád-Felka) mit der Linie Oderberg — Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Bahn verbindende Linie, auf die Dauer eines Jahres.

Ungarische Localeisenbahn - Actiengesellschaft in Budapest. (Ankauf von Prioritätsactien mehrerer ungarischer Localbahnen.) Die Ungarische Localeisenbahn-Gesellschaft hat, wie aus Budapest berichtet wird, Nominale 2,516.200 fl. der bisher nicht definitiv placirten fünfpercentigen Prioritätsactien der Bács-Bodrogher Localbahnen, d. i. der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linien Szabadka — Zenta — Ó-Becse, Szegedin — Horgos und Horgos—Zenta, erworben. Diese im Jahre 1888 eröffnete Eisenbahn berührt, von Ó-Becse ausgehend, in einer Gesammtlänge von 109 km die volksreichen Ortschaften Petrovoszello, Moholy, Ada, Zenta, Adorján, Ó-Kanizsa, Mártonos, um einerseits in Horgos und andererseits mittelst einer Abzweigung von Zenta in Maria-Theresiopel (Szabadka) an die kgl. Ungar. Staatsbahnen anzuschliessen. Die Brutto-Einnahme der Bahn betrug pro 1892 bereits circa 200.000 fl., oder über 1800 fl. pro Kilometer. Es ist ferner mittelst einer Ueberbrückung der Theiss der Anschluss an die Torontáler Bahn, eventuell an die verkehrsreiche Linie Kikinda—Becskerek geplant und befinden sich diese Arbeiten bereits in vorgeschrittenem Stadium. Die Localeisenbahn-Actiengesellschaft kaufte ferner Nominale 1,160.000 fl. fünfpercentige Prioritätsactien der im Bau begriffenen Balaton-Szt.-György-Somogy-Szobber Vicinalbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 ex 1893), welche im October eröffnet wird. Diese neue Localbahn berührt in der Gesammtlänge von 60 km die Orte Segesd, Böhölye, Mesztegnye, Marczali, Kéthely des Somogyer Comitates, um in Balaton-Szt.-György an die Südbahn, sowie an die bestehende Vicinalbahn Balaton-Szt.-György-Keszthely anzuschliessen. Neben einem starken Personenverkehr kann diese Bahn, entsprechend den Culturverhältnissen der reichen Gegend, auf einen bedeutenden Export sowohl in nördlicher Richtung gegen Budapest und Wien, wie namentlich in südlicher Richtung gegen Fiume rechnen. Der Bau der kurzen Linie Keszthely—Tapolcza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42 ex 1891, Vorconcession Post 42 a, h, c) ist in Aussicht genommen und wird auf diese Weise eine kurze Verbindung für das Emporium Barcs und das Gebiet der Donau-Drau-Bahn mit Raab, Wien und dem westlichen Ungarn geschaffen werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im Mai.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Mai beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 7 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 22 Entgleisungen und 10 Zusammenstösse in Stationen und 174 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 185 Personen verunglückt, sowie 50 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 144 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 3 getödtet und 9 verletzt, und zwar entfallen: 2 Tödtungen auf die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen eine Tödtung auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, eine Verletzung auf die Werra-Eisenbahn, je 2 Verletzungen auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Köln (linksrhein.) und Hannover, je eine Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. und Köln (rechtsrhein.), auf die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahndirection zu Berlin. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienste wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 32 getödtet und 112 verletzt, von Post- und Telegraphenbeamten 6 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 14 getödtet und 9 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 48 Bahnbeamte und Arbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34.449·56 km Betriebslänge und 958,972.197 geförderten Achskilometern) 201 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar Eisenbahn und in den Verwaltungsbezirken der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld und Köln (rechtsrhein.) die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2529·44 km Betriebslänge und 30,841.043 geförderten Achskilometern) 14 Fälle, die bei der Lübeck-Büchener Eisenbahn, der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und der Werra-Eisenbahn vorgekommen sind.

Preussen. (Parlamentarische Erörterungen über die auf den preussischen Staatsbahnen in der Form von Staffeltarifen eingeführten Tarifermässigungen für Getreide, Mühlenfabrikate und Malz.) Wie wir dem „D. R.-A." entnehmen, ist kürzlich in dem Hause der Abgeordneten die Frage einer ausführlichen und lebhaften Erörterung unterzogen worden, ob die auf den preussischen Staatsbahnen für Getreide, Mühlenfabrikate und Malz in der Form von Staffeltarifen eingeführten allgemeinen Tarifermässigungen aufzuheben oder beizubehalten seien, ohne dass das Ergebniss der Debatte zu einer erkennbar festen Stellungnahme des Abgeordnetenhauses geführt hätte. Von der Staatsregierung wurde hierbei ausgeführt, dass die inländischen Gebiete mit einem Getreideüberschuss nach dem Rückgange der Getreideausfuhr in das Ausland darauf angewiesen seien, ihren Absatz in Deutschland zu finden, dass aber die früheren kilometrisch gleichmässig gebildeten Tarife nicht genügt hätten, um diesen Absatz über die weiten Entfernungen zu vermitteln, welche zwischen den Ueberschuss- und Bedarfsgegenden in ostwestlicher und nordsüdlicher Richtung zu überwinden sind. Auch der zu diesem Zwecke zur Verfügung stehende Wasserweg stelle nicht zu allen Zeiten und überall einen den Interessen der Landwirthschaft und des Handels hinreichend entsprechenden Verkehrsweg dar, am wenigsten für solche Gebiete des Ueberschusses oder des Bedarfes, welche zur Wasserstrasse ungünstiger gelegen sind. Nach der Ansicht der Staatsregierung könne die preussische Staats-Eisenbahnverwaltung sich nicht dauernd der Aufgabe entziehen, für den Absatz des wichtigsten menschlichen Nahrungsmittels in einer den Bedürfnissen des Landes entsprechenden Weise zu sorgen. Für die nothwendige Frachtermässigung, welche, um auch für weite Entfernungen wirksam zu sein, eine durchgreifende sein musste, sei die Form des Staffeltarifes gewählt worden: einmal, weil diesem eine natürliche, den Selbskosten der Beförderung entsprechende Bildung der Tarife zu Grunde liege; sodann, weil dieser Tarif durch die geographische Gestaltung des Landes und durch das Ueberwiegen der landwirthschaftlichen Production in den östlichen und nördlichen Bezirken, der Industrie in den mittleren und westlichen Gebieten für den Getreideaustausch im Lande eine besondere Bedeutung und Berechtigung erhalte, weil er auch geeignet sei, den Wettbewerb der inländischen Production gegen die ausländische zu erleichtern, weil er endlich für die Consumenten nützlich sei und der Eisenbahnverwaltung allein die Möglichkeit biete, die erstrebten Zwecke zu erreichen, ohne die Staatsfinanzen in unzulässiger Weise zu gefährden. In welchem Masse die Tarifänderung einem wirklich vorhandenen Bedürfnisse entspreche, sei durch die bisherigen Erfahrungen bewiesen.

Nach den angestellten statistischen Ermittelungen ist die Menge der über Entfernungen von mehr als 200 km (dem Beginn der Frachtermässigung) bewegten Transporte in den neun Monaten September 1892 bis Juni 1893 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Jahres 1890/91 um 237.000 t bei Getreide und um 29.600 t bei Mühlenfabrikaten gestiegen. Diese Steigerung habe auch bereits in dem ersten Jahre nach Einführung der Staffeltarife trotz der ungünstigen Ernte des Jahres 1891 festgestellt werden können, so dass der Antheil der über weite Bahnstrecken bewegten Transporte gegenüber der Gesammtbeförderungsmenge bei Getreide von 10 pCt. im Jahre 1890/91 auf 13·4 pCt. im Jahre 1891/92 und auf fast 20 pCt. im Jahre 1892/93, bei Mühlenfabrikaten von 17 pCt. auf 20 pCt. und auf 23 pCt. gestiegen ist.

Auch die Einnahmen der Eisenbahnverwaltung haben sich trotz der bedeutenden Frachtherabsetzung in Folge Verlängerung des Beförderungsweges günstig gestaltet, so dass bei Fortdauer der bisherigen Transportentwicklung für die Zeit vom 1. September 1892 bis dahin 1893 bei Getreide, Mühlenfabrikaten und Malz auf eine Brutto-Mehreinnahme von etwa 5,000.000 Mk. gerechnet werden könne.

Seitens der Staatsregierung wurde weiter hervorgehoben, wie es gerade nach der günstigen Ernte des Jahres 1892 sich gezeigt habe, in wie hervorragendem Masse die ermässigten Tarife den Interessen des Inlandes gedient hätten, indem dieselben durch die Erleichterung des Austausches inländischen Getreides dazu beigetragen hätten, die ausländische Einfuhr in den Bedarfsgegenden mehr oder minder entbehrlich zu machen. So hätten die Mehrzufuhren aus den fünf östlichen Provinzen in dem Halbjahr vom 1. October 1892 bis 1. April 1893 gegenüber dem gleichen Zeitraume des Jahres 1890/91 nach Berlin an Getreide 44.000 t, an Mühlenfabrikaten 8400 t, nach dem Königreiche Sachsen an Getreide 76.000 t, an Mühlenfabrikaten

7500 t, nach Westdeutschland an Getreide 8900 t, an Mühlenfabrikaten 2500 t, nach Süddeutschland an Getreide 6500 t, an Mühlenfabrikaten 6400 t betragen. Es gehe aus diesen Ziffern hervor und werde auch sonst durch die Statistik bestätigt, dass die wesentlichsten Wirkungen des Tarifes in den mittleren Entfernungsstufen bis 600 km hervorgetreten seien, während die Transportmengen über ganz weite Strecken sich naturgemäss in mässigem Umfange gehalten hätten. Es gehe ferner aus den Anschreibungen hervor, dass die östlichen Provinzen nach der Ernte des Jahres 1892 in erster Linie die Vortheile der Frachtermässigung ausgenutzt haben, dass es aber auch anderen Gebieten möglich geworden sei, für ihren Ueberschuss an einzelnen Getreidegattungen und an Mehl entferntere Absatzgebiete aufzusuchen, so Schleswig-Holstein und andere nördliche Gebiete, die Provinz Sachsen für Weizen, Gerste und Malz, theilweise auch Hannover und Westphalen. Auch aus Süddeutschland seien nach der Ernte von 1891 und von 1892 bedeutende Mengen von Getreide — namentlich Hafer — unter Ausnützung der Vortheile des Staffeltarifes auf weitere Entfernungen als früher nach Norddeutschland befördert worden.

Die Einwendungen und Befürchtungen, welche an die Staffeltarife geknüpft würden und welche von der Staats-Eisenbahnverwaltung auf das Sorgfältigste im Einzelnen verfolgt würden, hätten sich nicht bestätigt, da die Staffeltarife bisher nachweisbar solche Schädigungen allgemeiner Art nicht herbeigeführt hätten, welche gegen die zweifellosesten Vortheile derselben erheblich in's Gewicht fallen könnten.

Namentlich hätten die bisherigen Erfahrungen nicht bestätigt, dass die Frachtermässigung in erster Linie dem ausländischen Mehl und Getreide zu Gute komme. Nach dem Durchschnitt der sechs Jahre vor Einführung der Staffeltarife habe die über die trockenen Grenzen auf der Eisenbahn in den freien Verkehr Preussens eingeführte Getreidemenge kaum den zehnten Theil derjenigen Einfuhr ausländischen Getreides betragen, welche zu Wasser eingegangen sei. Von dem mit der Eisenbahn eingeführten Getreide verblieben zudem drei Viertel innerhalb der Grenzgebiete, für welche eine Frachtermässigung durch die Staffeltarife überhaupt nicht eingetreten sei. Hierin habe sich auch nach Inkrafttreten der Staffeltarife nichts geändert; wenn auch die letzten Jahre in Bezug auf den internationalen Getreidemarkt nicht normale gewesen seien, so sei doch aus dem für die Einfuhr zu Lande besonders in Frage kommenden Nachbarland Oesterreich-Ungarn trotz des grossen Bedarfes des Inlandes nach der 1891er Ernte nur eine sehr mässige Steigerung der Einfuhr an Brotgetreide zu verzeichnen. Die Bedingungen der Wasserzufuhr des ausländischen — namentlich auch des russischen — Getreides seien nach wie vor so viel günstiger, dass ein Anlass nicht vorliege, mit einer Aenderung der bisherigen Einfuhrwege zu rechnen, zumal da die grössere oder geringere Höhe des Zollschutzes, eine gute oder minder gute Ernte des Auslandes für die Wahl des Zufuhrweges gleichgiltig seien.

Auch die Befürchtungen einzelner Provinzen namentlich des Westens, dass mit Hilfe der neuen Tarife ihnen grosse Mengen inländischen Getreides zugeführt würden, welche die vortheilhafte Verwerthung des eigenen Getreides in Frage stellen müssten, erschienen umsoweniger begründet, wenn man erwäge, dass diesen Provinzen schon bisher der inländische Ueberschuss anderer Gebiete auf dem Wasserwege zugegangen sei, und dass es sich viel weniger um eine erhebliche Vermehrung der zugeführten Menge, als um eine theilweise Veränderung des Zufuhrweges handle. Namentlich könnten die Angaben, dass die Staffeltarife einen wesentlichen Einfluss auf die Preisbildung für Getreide ausgeübt hätten, bei einer Betrachtung der Gesammtverhältnisse der für die Preisbildung in Frage kommenden Momente als zutreffend nicht anerkannt werden. Es werde indessen nicht verkannt, dass gewisse Veränderungen in einzelnen Absatzverhältnissen durch die Tarifermässigungen hervorgerufen seien und auch weiter hervorgerufen werden würden, wie dies bei jeder Tarifermässigung von allgemeiner Bedeutung der Fall sei. Für den Absatz von Mehl und von Malz, bei welchem der Wettbewerb der inländischen Mühlen und Mälzereien mit in Frage komme, könnten solche Verschiebungen in erster Linie hervortreten. Wenngleich die Staatsregierung auch bezüglich dieser Artikel zu der Ueberzeugung nicht gelangt sei, dass durch den wirthschaftlichen Einfluss der Staffeltarife allgemeinere Interessen wichtiger Art in den verschiedenen Landestheilen verletzt würden, so sei sie doch mit der Prüfung beschäftigt, ob nicht für die Fabrikate aus Getreide (Mehl und Malz) in dem Rahmen der Staffeltarife eine anderweite Tarifordnung zu finden sein möchte, durch welche erheblichere Verschiebungen früherer Wettbewerbsverhältnisse gemildert werden könnten.

Dagegen habe die Staatsregierung in Bezug auf die Getreidetarife bisher die Ueberzeugung nicht gewinnen können, dass den zweifellos vorhandenen, bedeutenden wirthschaftlichen Vortheilen solche Nachtheile gegenüber ständen, welche eine Wiedererhöhung der Frachtsätze für Getreide erforderten; indessen werde die sorgsame Beobachtung der wirthschaftlichen und financiellen Wirkungen der Tarife fortgesetzt werden.

— (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Stralsund nach Triebsees.) Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat der Stadtgemeinde Stralsund die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Stralsund über Richtenberg und Franzburg nach Triebsees ertheilt.

— (Beschränkung des Verkehres nach der Ladestelle am Breiten Wege in Sudenburg.) Mit 15. Juli ist im Verkehre nach der Ladestelle am Breiten Wege in Sudenburg (Directionsbezirk Magdeburg) eine Beschränkung insoferne eingetreten, als Wagenladungen, welche wegen Ueberfüllung der Geleise dieser Ladestelle nach derselben nicht überführt werden können, auf dem Bahnhofe Sudenburg zur Entladung bereit gestellt werden und die Adressaten die Verpflichtung haben, die Entladung und Abnahme dortselbst innerhalb der veröffentlichten Frist zu bewirken.

— (Beschränkung in der Beförderung von Fahrzeugen nach und von mehreren Stationen des Directions-Bezirkes Erfurt.) Vom 1. October ab werden zur Beförderung

a) nach und von den Stationen Pratau, Kötschau, Luckenau. Lützkendorf, Könitz, Marktgölitz, Reuden, Wutha, Guxhagen und Grossheringen Fahrzeuge, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können,
b) nach und von den Stationen Fröttstädt und Friedrichroda Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann,
c) nach und von den Stationen Stotternheim, Leubingen, Griefstedt, Oberröblingen a. d. Helme, Dietzhausen, Rohr, Altmorschen, Beiseförth, Dachrieden und Hönebach Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann, sowie schwerwiegende Fahrzeuge (Locomobilen, Künstlerwagen u. dgl.)

nicht mehr angenommen.

Sachsen. (Rechnungsabschluss der Staatseisenbahnen für das Jahr 1892.) Aus dem Rechnungsabschlusse der unter kgl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen für das Jahr 1892 sind folgende Daten zu entnehmen: Die Gesammteinnahme belief sich auf 88,898.659·11 Mk. gegen 88,993.357·77 Mk. im Jahre 1891, d. i. um 94.698·66 Mk. weniger. Diese Gesammteinnahme rührt her aus dem Personenverkehre mit 27,280.493·47 Mk. (+ 213.955·09 Mk.) aus dem Güterverkehre mit 56,938.117·01 Mk. (— 315.053·02 Mk.), aus der Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter 903.646·05 Mk., aus der Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 1,992.508·32 Mk., aus den Erträgnissen von Veräusserungen 85.210·78 Mk., und aus den verschiedenen sonstigen Einnahmen 1,698.683·48 Mk. Im Personen- und Gepäckverkehre ergab die Beförderung von Personen excl. Militär auf Requisitionsscheine und Militärkarten 26,223.985·80 Mk., die Beförderung von Gepäck 567.090·53 Mk. Im Güterverkehre brachten ein: Eilgut und Schnellzugsgut incl. Fahrzeuge aller Art 1,471.888 75 Mk., das Frachtgut incl. Fahrzeuge 51,203.152·71 Mk., das Postgut 111.924·67 Mk, die Viehbeförderung 933.117·66 Mk. u. s. w. Der Gesammteinnahme von 88,898.659·11 Mk. stand eine Gesammtausgabe von 59,325.009·01 Mk. (um 2,281.215·63 Mk. mehr als im Jahre 1891) gegenüber, so dass sich ein Ueberschuss von 29,573.650·10 Mk. (um 2,375.914·29 Mk. weniger als im Jahre 1891) ergibt. Diese Gesammtausgaben vertheilen sich wie folgt: 1. Persönliche Ausgaben: Besoldungen und Gehalte der etatmässigen Beamten 15,561.650·87 Mk., andere persönliche Ausgaben 16,604.139·54 Mk. 2. Sachliche Ausgaben: Allgemeine Kosten 2,372.344·30 Mk., Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen 6,385.342·95 Mk., Kosten des Bahntransportes 9,934.426·11 Mk., Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände 4,444.932 96 Mk., Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen 493.945·06 Mk., Kosten der Benützung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten 1,369.489·58 Mk., Kosten der Benützung fremder Betriebsmittel 2,158.737.64 Mk. Durchschnittlich entfallen auf jedes Kilometer Bahnlänge 22.528·51 Mk. Ausgabe (+ 543·52 Mk.); sämmtliche Ausgaben betrugen 66·733 pCt. der Einnahme. Aus dem Erneuerungsfonde wurden im Jahre 1892 nach Abzug der Erlöse aufgewendet: für Oberbaumaterialien 3,382.587·11 Mk. und für Transportmittel 1,225.755·99 Mk. Das mittlere Anlagecapital (692,536.466·87 Mk.) hat sich mit 4·270 pCt. gegen 4·716 pCt. im Jahre 1891 verzinst.

Schweiz. (Project einer elektrischen Strassenbahn von Heerbrugg, eventuell von Berneck über Heerbrugg nach Altstätten.) Der Bundesrath empfiehlt der Bundesversammlung in der Botschaft vom 26. Juni die bedingungsweise Ertheilung der Concession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenhahn von Heerbrugg, eventuell von Berneck über Heerbrugg nach Altstätten auf die Dauer von 80 Jahren an eine zu bildende Actiengesellschaft mit dem Sitze in Berneck. Die Länge der projectirten Bahn beträgt excl. des Anschlusses an die Station Heerbrugg der Vereinigten Schweizer Bahnen 10·540 km, die Spurweite 60 cm, die Maximalsteiguug 30‰, die mittlere Steigung der ganzen Linie 13·75‰ und der Minimalradius 20 m. An zwischenliegenden Haltestellen sind vorgesehen Rosenberg, Heerbrugg, Balgach (zwei), Rebstein, Marhach, Leuchingen und Altstätten-Post. Zum Betrieh sind Automohile mit oherirdischer Stromzuführung und Rückleitung durch die Schienen in Aussicht genommen. Die Kosten sind mit 478.000 Frcs. im Ganzen oder mit rund 45.000 Frcs. per Kilometer der Bahnlänge verauschlagt. Die Rentabilitätsherechnung veranschlagt die Betriehseinnahmen auf jährlich 57.000 Frcs., die Betriehsausgaben auf 33.000 Frcs., und bringt von dem Betriebsüberschusse per 24.000 Frcs. als Einlage in den Reserve- und Erneuerungsfond circa 300 Frcs. per Kilometer, also 3000 Frcs., in Abzug, so dass zur Verzinsung des Baucapitals 21.000 Frcs. oder 4·4% desselben verbleiben würden. Die vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft sind 24 Monate nach Datirung der Concessionsurkunde beim Bundesrathe einzureichen; 6 Monate nach erfolgter Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten zu beginnen, und nach weiteren 12 Monaten ist die ganze Linie zu vollenden und dem Betriehe zu übergeben. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, wenn das Betriehssystem es gestattet; zum Viehtransporte ist die Gesellschaft nicht verpflichtet. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens fünfmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkte der Bahn zum andern und bei Aufenthalt in allen Stationen erfolgen. Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrathe vorbehalten. Es wird nur Eine Wagenclasse eingeführt, deren Type durch den Bundesrath genehmigt wird.

Italien. (Mittelmeerbahn: Zahlung von Dividenden und Obligationen-Interessen.) Der Verwaltungsrath der Mittelmeerbahn hat beschlossen, ein zweites Aconto auf die Dividende 1892/93 im Betrage von 12 L. 50 Cts. am 1. Juli l. J. auszubezahlen. An demselben Tage wird auch die Zahlung der Semestral-Interessen der 4percent. Obligationen mit 10 L. und der 3percent. Obligationen mit 6 L. 34 Cts. stattfinden.

Frankreich. (Bahnnachrichten.) Im kürzlich veröffentlichten Bndget pro 1894 des französischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten ist eine Creditforderung von 291,523.000 Francs eingestellt, welche grösstentheils für Bahnzwecke, im Uehrigen aber für Erhaltung und Neuhauten von Häfen, sowie für Erhaltung von Canälen erforderlich werden. Der für 1894 angesprochene Credit ist um 40,120.000 Frcs. höher als jener pro 1893. Gegenüber den Bahngesellschaften sind für auf Grund der Convention des Jahres 1883 hergestellte Bahnen 26 Millionen Francs als staatliche Unterstützungen fällig. Unter dem Titel für garantirte Bahnen sind 86,800.000 Frcs. im Jahre 1894 zu zahlen, um 30,800.000 Frcs. mehr als im Vorjahre. Von letzterer Summe entfallen 81,280.000 Frcs. für Garantien des Jahres 1893 und der Rest auf solche früherer Jahre. Gegenüber dem Betrage von 81,280.000 Frcs. hatten die Gesellschaften ein Präliminare von 95,625.000 Frcs. aufgestellt. Im Jahre 1892 betrug die Länge des französischen Bahnnetzes 35.539 km, von welchen 31.491 km auf die grossen Privatbahnen, 2677 km auf Staatshahnen und 1371 km auf sonstige Bahngesellschaften entfallen. Die kilometrischen Einnahmen des Jahres 1892 betrugen bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 43.641 Frcs., bei der Nordbahn 51.686 Frcs., hei der Westbahn 29.000 Frcs., hei der Orleanshahn 27.166 Frcs., der Ostbahn 31.822 Frcs., der Südbahn 29.621 Frcs., bei den Staatshahnen 14.417 Frcs. und hei den sonstigen Bahnen 8654 Frcs. Die Totaleinnahmen des Jahres 1892 bezifferten sich bei den

	Francs
grossen Privatbahnen auf	1.117,341.682
beim Staatsbahnnetze auf	38,308.854
bei den übrigen Bahnen auf	9,337.791
In Summa . . .	1.164,988.327

[„Railway News."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Helios" nach Santos.) Dieser Dampfer von 1203 Tonnen Gehalt ist am 5. Juni mit 4 Passagieren und 315 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 50 Colli Stahl, 44 Colli Papier, 1000 Colli Mehl, 59 Colli Holzmöbel; nach Bahia 55 Colli Stahl, 1000 Colli Mehl; nach Rio de Janeiro 90 Colli Bier, 19 Colli Papier, 32 Colli Esswaaren, 12 Colli Baumwollwaaren, 26 Colli Gummi, 69 Colli Holzmöbel, 789 Colli verschiedene Hölzer; nach Santos 225 Colli Bier, 5 Colli Baumwollwaaren, 248 Colli Holzmöhel. Der Werth der ausgeführten Waaren hetrug 81.067 fl. ö. W.

Preussen. (Elbestrompolizei.) Der Oberpräsident der Provinz Sachsen hat als Chef der preussischen Elbestrom-Bauverwaltung am 22. Juni nachstehende Polizei-Verordnung, hetreffend das Schleppen von gekuppelten Fahrzeugen auf der Elbe erlassen.

„Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 wird hiedurch für die preussische Elbestrecke von der sächsischen Grenze bis zur Seevemündung hinsichtlich des Schleppverkehres zu Thal Folgendes verordnet:

§ 1. Raddampfer mit mehr als 70 m² und Schrauhendampfer mit mehr als 50 m² Kesselheizfläche dürfen hei Wasserständen von mehr als 1·5 m am Magdeburger Pegel vom Herrenkrug abwärts im Anhange zwei hintereinander hängende Reihen neheneinander gekuppelter Fahrzeuge zu Thal führen, es dürfen jedoch letztere his Zollenspieker ahwärts die Breite von zusammen 22 m nicht überschreiten. Unterhalb Zollenspieker dürfen die vorbezeichneten Dampfschiffe bei dem angegebenen Wasserstande fünf Fahrzeuge jeder Breite zu Thal schleppen und zwar entweder in zwei hintereinander hängenden Reihen, zu zwei oder drei nebeneinander gekuppelt, oder auch in der Weise, dass hinter zwei Reihen nebeneinander gekuppelter Fahrzeuge das fünfte in dritter Reihe folgt. Im Uebrigen ist auf der preussischen Elbestrecke von der sächsischen Grenze his zur Seevemündung das Schleppen von hintereinander folgenden Fahrzeugen im Anhange der zu Thal gehenden Schleppdampfer verboten.

§ 2. Zuwiderhandlnngen gegen vorstehende Bestimmungen werden mit einer Geldstrafe bis zn 60 Mk. oder mit entsprechender Haft geahndet.

§ 3. Die Vorschriften der §§ 1 und 2 der diesseitigen Polizei-Verordnung vom 23. November 1882 und der Polizei-Verordnungen der kgl. Regierung zu Schleswig vom 7. Juni und 17. September 1883, sowie der vormaligen kgl. Landdrostei zu Lüneburg vom 26. Mai und 7. September 1883 werden, soweit sie sich auf den Schleppverkehr zu Thal beziehen und den Bestimmungen des § 1 dieser Verordnung widersprechen, aufgehoben."

Frankreich. (Versuche mit flüssigem Brennstoffe.) Die diesbezüglich in Cherhourg und Toulon erzielten Resultate scheinen nach der „Army and Navig. Gazette" zu einem weiteren Einhalten des einmal betretenen Weges aufzumuntern. Zwar ist das Petroleum, um welches es sich im vorliegenden Falle handelt, sowie jeder andere flüssige Brennstoff in Frankreich viel zu theuer, um solche Körper als ausschliessliches Heizmaterial zu verwenden, jedoch soll dies nicht hindern, diese Stoffe im Vereine mit der Steinkohle zu benützen. Hiemit soll nicht etwa ein Ersatz für den forcirten Zug, sondern nur ein Behelf geschaffen werden, der die Verdampfungsfähigkeit der gewöhnlich mit Kohle geheizten Kessel in Bedarfsfällen zu steigern gestattet. In Cherbourg fanden Versuche mit einem cylindrischen Kessel statt, dessen Leistungsfähigkeit durch Einhlasen zerstäubten Petroleums über den mit Kohlen beschickten Rost um 24 pCt. gesteigert wurde. Die hesten Resultate in Bezug auf Verwerthung der Heizkraft wurden erreicht, wenn die Menge des eingeblasenen Petroleums 15 pCt. des gesammten zur Verwendung gelangten Brennmaterials erreichte. — Die in Toulon durchgeführten Versuche scheinen noch gründlicher gewesen zu sein. Es stellte sich dabei vorläufig heraus, dass bei Anwendung von 34 pCt. Petroleums eine Maschinenkraft erreicht wird, wie bei dem Gehrauche forcirten Zuges. — Aus den Gesammtresultaten geht hervor, dass hei Anwendung von heiläufig 20—22 pCt. des obigen Brennstoffes auch eine Kraftsteigerung von 20—22 pCt. erreicht wird.

Niederlande. (Dampf-Dynamomaschinen für Schiffszwecke.) In Folge der zumeist beschränkten räumlichen Verhältnisse auf Schiffen werden an Bord für die Stromerzeugungen elektrischer Anlagen möglichst znsammengedrängte

Maschinenanordnungen nothwendig, die nur durch die Verwendung schnelllaufender und mit den Dynamomaschinen direct gekuppelter Dampfmotoren erreicht werden können. Das ist aber gerade für Schiffszwecke umsoweniger bedenklich, als der etwas grössere Verbrauch an Dampf gegenüber den grossen Maschinen mit geringer Umdrehungszahl schon wegen der zur Verfügung stehenden, umfangreichen Kesselanlagen kaum in Betracht gezogen werden kann. Die Firma Fein in Stuttgart hat eine Maschinenvereinigung dieser Art in mehreren Exemplaren für die holländische Marine angefertigt. Diese Vorrichtung besteht aus einer senkrecht angeordneten Eincylinder-Dampfmaschine mit 150 mm Bohrung und 170 mm Hub, deren Regulirung durch einen kräftigen, am Schwungrade angebrachten Feder-Regulator erfolgt, der bei einem geringen Eigengewicht und bei ganz kleinen Abweichungen in der Umdrehungsgeschwindigkeit eine verhältnissmässig grosse Energie entwickelt und dadurch so präcis wirkt, dass zwischen dem Leerlauf und der Vollbelastung der Maschine nur eine Differenz von zwei bis drei Touren entsteht. Auf ihrer Kurbelwelle, die in drei Lagern ruht, ist der Ringanker der Dynamomaschine direct befestigt. Dieser umschliesst einen vierpoligen Elektromagneten, der an die Grundplatte des Motors angeschraubt und mit kräftigen, weit ausladenden Polschuhen versehen ist, wodurch der Luftwiderstand der Kraftlinien auf das geringste Mass gebracht werden konnte, so dass auch die Stromabgabe am Collector vollkommen funkenlos erfolgt. Durch die Verwendung verhältnissmässig grosser Eisen- und Kupferquerschnitte ist die magnetische und elektrische Beanspruchung der diesbezüglichen Theile eine so geringe, dass eine nennenswerthe Erwärmung der Maschine auch bei langanhaltendem Betriebe nicht eintreten kann. Die beschriebene Modellgrösse leistet bei einem Kraftaufwande von 8·5 e und bei 300 Umdrehungen in der Minute 5400 Watt und beansprucht zu ihrer Aufstellung nur einen Raum von 1·7 m Länge, 0·9 m Breite und 1·8 m Höhe. Grössere Maschinenanlagen dieser Art werden mit Zweicylinder- oder Verbunddampfmaschinen ausgeführt und ihre Stromerzeuger mit entsprechend mehr Polen gebaut, deren Anker von einer bestimmten Grösse an in der bekannten Weise so hergestellt werden, dass ihre äusseren Windungen gleichzeitig auch zur Stromabgabe dienen und dadurch einen besonderen Collector entbehrlich machen.

[„Elektrotechnische Zeitschrift."]

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde

am 7. Juli bei der Firma

„K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft"

William Drake als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht.

Am 11. Juli bei der Firma

„Priv. österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft"

Carl Ritter von Zimmermann-Göllheim als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht.

Localbahn Laibach-Stein. (Generalversammlung.) Am 30. Juni wurde unter Vorsitz des Obmannes des Gesellschafts-Vorstandes, k. k. Hofrathes Dr. Franz Liharzik, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Vicesecretärs Dr. August Weeber, die II. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Laibach-Stein abgehalten. Im Betriebsjahre 1892 wurden 93.876 Personen (gegen 80.950 im Vorjahre) und 30.961 t Güter (gegen 21.388) befördert. Die Gesammteinnahmen stellten sich auf 71.945 fl. 33 kr. (gegen 53.415 fl. 73 kr. im Jahre 1891). Die vertragsmässige Betriebskostenvergütung an die General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen betrug 32.926 fl. — Nach Abzug von Investitions- und Verwaltungsauslagen verblieb ein reiner Ueberschuss von 32.868 fl. zur Verfügung. Der Gesellschaftsvorstand beantragte, hievon den Coupon der noch nicht eingelösten Prioritätsactien lit. A und B mit 5 fl. = 5 pCt. einzulösen und den nach Abzug der Beträge für Amortisation und Dotirung des Reservefonds erübrigenden Betrag von 3504 fl. für Bahnerweiterungs-Herstellungen zu verwenden. Dieser Antrag wurde von der Generalversammlung nach vorgängiger Genehmigung des Rechnungsabschlusses ohne Discussion angenommen. In den Gesellschaftsvorstand wurde der zum Ausscheiden bestimmte General-Director Eduard Palmer wiedergewählt. Desgleichen wurden die bisherigen Functionäre in den Revisionsausschuss wiedergewählt.

Verband der österreichischen Localbahnen. (Jahresconferenz.) Am 3. Juli fand unter Vorsitz des Directors Hallama die I. Jahresconferenz des Verbandes der österreichischen Localbahnen statt, bei der 16 Localbahn-Gesellschaften vertreten waren. Die Versammlung nahm den Jahresbericht zur Kenntniss und genehmigte den vorgelegten Rechnungsabschluss für das Jahr 1892. Den Hauptpunkt der Tagesordnung bildete zunächst der Erlass des Handelsministeriums vom 8. Juni 1893, mit welchem der Verband eingeladen wurde, seine Vorschläge betreffs Abänderung des bestehenden Localbahngesetzes bis 1. August 1893 zu erstatten, und hierauf die eingehende Berathung über diese der Regierung vorzulegenden Anträge. — Nach einer längeren Debatte, an der sich fast alle anwesenden Delegirten betheiligten, wurde beschlossen, von sämmtlichen Mitgliedern des Verbandes die Abgabe schriftlicher Aeusserungen über ihre etwaigen Wünsche und Erfahrungen auf dem Gebiete des Localbahnwesens einzuholen und aus diesem Materiale vom Ausschusse ein entsprechendes Elaborat vorbereiten zu lassen, welches einer für den 28. Juli 1893 einzuberufenden neuerlichen Conferenz zur Schlussberathung vorzulegen ist. — In den Ausschuss für das Jahr 1893 wurden die bisherigen sechs Mitglieder desselben, und zwar die Bukowinaer Localbahnen (Ziffer), Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co. (Hallama), Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Doctor Bing), Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (v. Stach), Kremsthalbahn-Gesellschaft (Dr. v. Glanz) und das Steiermärkische Landes-Eisenbahnamt (kaiserl. Rath Wurmb) und als siebentes Mitglied die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft berufen, während das bisherige Revisionscomité, bestehend aus der Bozen-Meraner Bahn (v. Stockert), Localbahn Fehring-Fürstenfeld (Doctor Link) und Localbahn Reichenberg-Gablonz (W. von Lindheim) per acclamationem wiedergewählt wurde. Hierauf constituirte sich der Ausschuss und wählte zum Vorsitzenden Director Hallama, zu Stellvertretern die Herren Ziffer und Wurmb.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCIV. Stückes.) Das am 17. Juli herausgegebene XCIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2274: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 11. Juli 1893, Z. 10.708, betreffend die Aufhebung der mit der Kundmachung vom 23. Juni 1893, Z. 10.199, angeordneten Beschränkung der Einfuhr von Rindern aus dem Comitate Eisenburg (Vas) in Ungarn nach Schlesien.

— (Inhalt des XCV. Stückes.) Das am 19. Juli herausgegebene XCV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2275: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 14. Juli 1893, Z. 10.153, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Comitate Syrmien (Szerém) in Croatien-Slavonien nach Kärnten.

Nr. 2276: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 12. Juli 1893, Z. 6394, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach dem Herzogthume Salzburg.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 11. Juli dem Director der priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft Leonhard Schweigert taxfrei den Titel eines Regierungsrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 30. Juni allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Generalagent des österreichischen Lloyd in Constantinopel Anton Lucioli das Commandeurkreuz des päpstlichen St. Gregor-Ordens;

der kaiserliche Rath, Inspector und Stationsvorstand der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Hubert Husnik in Wien den königlich serbischen weissen Adler-Orden fünfter Classe, und

der Oberinspector der k. k. österreichischen Staatsbahnen und Betriebsdirector-Stellvertreter Dr. Hans Messerklinger in Linz das Ehrenkreuz dritter Classe des fürstlich Schaumburg-Lippe'schen Haus-Ordens annehmen und tragen dürfen.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. nnd k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg nnd Schweiz.
Frachten-Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.
Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilnng für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- nud Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbnreau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 7.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Theaterplatz 16.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe. VOITERSREUTH.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. ILMENAU in Thüringen. SAALFELD a/S. in Thüringen. MÜHLHAUSEN in Thüringen. SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenbnrg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditenre der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bnreau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien nnd in der Bukowina.
Agentnr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgnt-Sammelstelle nach nnd von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentnr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zn festen Sätzen nach nnd von allen Richtungen des In- und Anslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladnngen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladnngen nach Galizien nnd der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bnrean für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtnngen.
Sammelladnngen von nnd nach Linz, Wien, Triest, Budapest. Leipzig, Berlin, Hambnrg, Bremen. Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- nnd Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladnngs-Dienst nnd Lagerhans-Unternehmnng
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- nnd Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.
Commercielle Agentur nnd Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentnr der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretnng für Galizien nnd die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bncarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Raća, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Finme.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition nnd Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition nnd Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher nnd Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition nnd Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladnngen.

Rössner & Schöppe

Speditions- nnd Schiffahrtsgeschäft **Aussig** und **Bodenbach.**
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindnng.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft,
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition, Commission nnd Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zn fixen Sätzen, Sammelladnngen; Verzollnngen, Transit-Expeditionen, Einlagernngen zn billigen Preisen.
Specialdienst nach Bndapest.
Uebersiedlungen mittelst Patent-Möbelwagen.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Lndwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertigung nnter billigsten Bedingnngen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition nnd Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn).

Reglement und Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr zwischen Wien Westbahnhof, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, einerseits und Avricourt (deutsch), Station und Grenze, Station der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, andererseits vom 1. April 1883.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1893 treten die Frachtsätze für Pferde und die Fahrtaxen für Begleiter ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 18. Juli 1893. [614]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien uud der Bukowina.

Einführung eines temporären Anhanges zum Tarife vom 1. September 1892.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1893 bis auf Weiteres gelangt ein temporärer Anhang zum Tarife für obenbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält Frachtsätze für die Beförderung von Mais, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Leinkuchen und Leinkuchenmehl, Cocoskuchen und Cocoskuchenmehl im Verkehre von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und Magdeburg, sowie der kgl. Sächsischen Staatsbahnen und der Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Exemplare dieses Anhanges sind bei den betheiligten Verbandsverwaltungen zum Preise von 10 Pfg. zu beziehen.

Wien, am 16. Juli 1893. [615]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zuckerverkehr von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. nach Tiroler Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

Mit 1. September 1893 tritt ein neuer Ausnahmetarif für Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker) von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Mährisch-schlesischen Centralbahn nach Tiroler Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, in Wirksamkeit.

Mit dem Tage der Einführung dieses Ausnahmetarifes tritt der gleichnamige Ausnahmetarif, giltig vom 1. Jänner 1893, ausser Kraft.

Der neue Ausnahmetarif kann ab 16. August 1893 bei den Verbandsverwaltungen und bei den Verbandsstationen zum Preise von 30 Hellern per Exemplar käuflich bezogen werden.

Wien, am 18. Juli 1893. [616]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Refactien für Getreide etc.

Die Direction gewährt von den Frachtsätzen des ab Schiffahrtsbeginn 1893 giltigen Specialtarifes für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten und Reis (ungeschält) per 100 kg folgende Refactien:

Tarif-Tabelle A.

1. Von allen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz gelegenen Donau-Stationen, von Theiss-, Drau- und Save-Stationen, ferner von Stationen des Franzens-, Franz Josefs- und Bega-Canals
   nach Mohács, Budapest, Raab, Pressburg, Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz . . . . . 3 Kreuzer
2. Nach Bacs
   a) von Donau-Stationen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss, der Save, des Bega-, Franzens- und Franz Josefs-Canals . . 3 „
   b) von Drau-Stationen . . . . . 2 „

Tarif-Tabelle B.

Nach Raab, Pressburg, Fischamend, Wien und oberhalb Wien bis inclusive Obermühl gelegenen Stationen
von Budapest und oberhalb Budapest gelegenen Stationen . . . . . 2 Kreuzer

Tarif-Tabelle C.

Von Orsova und unterhalb Orsova gelegenen Stationen
nach Bázias, Pancsova, Belgrad, Semlin, Neusatz, Temesvár, Szegedin, Essegg, Mohács, Barcs, Sissek, Budapest, Raab . . . . . 10 Cents.
nach Pressburg, Wien, Korneuburg und Linz . . . . . 15 Cents.

Die vorbezifferten Refactien können beansprucht werden, wenn an Schleppladungen und Theilsendungen in der Zeit vom 1. August 1893 bis Schiffahrtschluss 1893 in den Verkehrsrelationen der

Tarif-Tabelle A	mindestens	10.000 q
Tarif-Tabelle B	„	20.000 q
Tarif-Tabelle C	„	20.000 q

zur Aufgabe gelangen.

Die Cumulirung dieser Quantitäten untereinander, wie z. B. die Quantitäten der Tarif-Tabelle A mit jenen der Tarif-Tabelle B oder C u. s. w., ist nicht gestattet.

Die Refactien werden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe an den Versender (Aufgeber) liquidirt, und sind die betreffenden Frachtdocumente längstens bis 31. Jänner 1894 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffenden Refactien erlischt.

Wien, im Juli 1893. [617]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Kundmachung über die Getreide- und Mahlproducte- (Kleie-) Exportverkehre.

(Unter Aufhebung der Kundmachung vom Februar 1893.)

Mit 1. August 1893 befinden sich folgende Tarife für obgenannte Verkehre in Kraft:

1. Im Verkehre nach Donaulände Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg die mit Schiffahrtsbeginn 1893 eingeführten Kartirungssätze für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Kleie-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen.
2. Folgende Ausnahmetarife für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen im Exportverkehre mit Umschlag in Wien oder Passau, und zwar:

Im Verkehre nach Bayern:

Ausnahmetarif Nr. I, giltig vom 1. October 1891,
I. Nachtrag, „ „ 1. März 1892,
II. „ „ „ 1. Mai 1892,
III. „ „ „ 1. Juli 1892,
IV. Nachtrag, giltig vom 1. Februar 1893,
V. „ „ „ 15. März 1893.

Im Verkehre nach Süddeutschland:

Ausnahmetarif Nr. II, giltig vom 15. Juli 1892,
I. Nachtrag, „ „ 1. Mai 1893.

Im Verkehre nach Lindau und Vorarlberg:

Ausnahmetarif Nr. III, giltig vom 1. November 1891,
Anhang, „ „ 1. Mai 1892.

Im Verkehre nach der Schweiz, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz:

Ausnahmetarif Nr. IV, giltig vom 1. August 1892,
Anhang, „ „ 1. „ 1892.

Die in diesem Tarife bezifferten Frachtsätze für Sendungen ab Wien Praterquai finden bis auf Weiteres keine Anwendung.

Von den Frachtsätzen der vorgenannten Tarife werden bei einem ab 1. August 1893 bis Schifffahrtsschluss 1893 in fraglichen Verkehren cumulativ aufgelieferten Gesammtquantum von 10.000 q folgende Refactien gewährt:

Von den Frachtsätzen nachstehender Tarife	Für Aufgaben von: Stationen unterhalb **Wien** bis einschliesslich **Komorn, Neu-Szöny**	Stationen unterhalb **Neu-Szöny** bis einschliesslich **Budapest (Budafok)**	Stationen unterhalb **Budapest (Budafok)** bis einschliesslich **Baja**	Stationen unterhalb **Baja** bis einschliesslich **Moldova**, dann von Stationen der Drau, Save, Theiss und des Franzens- und Begacanales	**Orsova** und unterhalb gelegenen Stationen
	Markpfennig pro 100 Kilogramm				
Kartirungssätze nach Donaulände **Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing** und **Regensburg** sub a, b, c .	6	6	6	6	6
sub d . . .	6	10	15	15	15
Für den Verkehr via Wien und via Passau:					
Ausnahmetarif Nr. I:					
Tarif-Abtheilung A { Tarif-Tabelle I	6	10	15	15	—
„ „ „ II	6	6	6	6	—
„ „ B Tarif-Tabelle I und II	—	—	—	—	15
Ausnahmetarif Nr. II:					
Tarif-Abtheilung A	—	—	—	—	15
„ „ B { Schnittfracht I	—	—	—	6	—
„ „ II	—	—	—	15	—
„ „ C { „ I	6	6	6	—	—
„ „ „ II	6	10	15	—	—
„ „ D	—	—	—	—	—
Ausnahmetarif Nr. III	6	6	6	6	15
Ausnahmetarif Nr. IV	6	6	6	6	15

Die Refactien und Frachtnachlässe werden an den Aufgeber gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe liquidirt, welche Documente bis längstens Ende Jänner 1894 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Frachtbegünstigungen erlischt.

Wien, im Juli 1893. [618]

Sonstige Nachrichten.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. (Einführung neuer Tarife.) Am 1. August 1893 treten die Hefte 1 (Gemeinschaftliches Heft) und 2 des Gütertarifes für den vorbezeichneten Verband in Kraft, enthaltend directe Frachtsätze zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Westbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch-Schlesischen Centralbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen nebst der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Niederösterreich) und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits. Durch dieselben werden die Gütertarife für den Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verband vom 15. Juli 1887, der Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Rheinland-Westphalen einerseits und der Dux-Bodenbacher etc. Bahn andererseits vom 1. Juli 1887, der Gütertarif für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband (Verkehr mit Oesterreich) vom 1. August 1890, die Ausnahmetarife für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichischen und den Rheinisch-Westphälisch-Böhmischen Coaksverkehr vom 1. Jänner 1891 nebst sämmtlichen zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen aufgehoben, wobei eine Reihe von directen Frachtsätzen ohne Ersatz bleibt. Der neue Tarif enthält neben vielfachen Frachtermässigungen, insbesondere für Getreide und Eisenwaaren in Sendungen von 10.000 kg, auch einige geringe Frachterhöhungen, insbesondere für Coakssendungen nach Stationen der Böhmischen Westbahn. Soweit Frachterhöhungen eintreten oder directe Frachtsätze ohne Ersatz bleiben, gelten die bisherigen Sätze noch bis zum 31. August 1893. Die neuen Tarifhefte sind bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Bau-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen herzustellenden Vorortelinie der Wiener Stadtbahn, ist die Ausführung der Unterbauarbeiten im 13. Baulose im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten im 13. Lose (lang 1·711 m zwischen Neustiftgasse und Nussdorferstrasse) betragen 995.822 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fach-Abtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung, Section Vorortelinie (XV. Bezirk, Bahngasse Nr. 1) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt, spätestens bis 29. Juli 1893, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer, alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offert-Grundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Juli 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie alle Arten von

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (332)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Christoph Schramm

Lack- und Firniss-Fabriken

WIEN und **OFFENBACH** a/M.

Simmering. Rohrmühle.

Errichtet 1837.

Filiale in BERLIN S.W., Oranienstrasse 81/82.

Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:

Eisenbahnwagen-Lacke

Kutschenlacke, Präparationslacke

Terebine, Filling up.-Spachtelkitt

Locomotivlacke (331)

in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1496	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Mineralische Kohlen	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	P e t e r s d o r f	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Anrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1893 bis Ende Juli 1894	Nachtrag III zum directen Tarife für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1891	39·7 kr.	37·3 kr.	2·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1497	**Buschtěhrader Eisenbahn**	K. k. österr. Staatsbahnen und Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Kohle, mineralische, als Frachtgut	Schwaz-Knittowitz	Saaz (B.E.B.)	Einhaltung der Tarifbestimmungen	Vom 25. Juli 1893 bis auf Weiteres, längst. aber bis 31. December 1893	Tarif vom 1. August 1892 für den inländischen Kohlenverkehr nach Stationen der a. privil. Buschtěhrader Eisenbahn u.s.w.		13·6 kr. ö. W.		Kartirung		
1498	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Zuckerrüben, frische	Hostiwitz Jenč Řepy Rusin	Station Zakolan	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Anf- und Abladen in die, bezw. von den Eisenbahnwagen hat die Partei durch ihre eigenen Arbeitskräfte, bezw. auf ihre eigenen Kosten innerhalb der hiefür, jeweils festgesetzten Frist zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. Mai 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, nebst Nachträgen I—V	kr. ö. W. 10·5 9·6 11·1 11·1	kr. ö. W. 8·5 8·5 9·0 9·0	kr. ö. W. 2·0 1·1 2·1 2·1	Rückvergütung	Auf die abschliessende Firma als Versenderin lautende, habnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 30. Juni 1894	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
1499	**B.E.B.**		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1893, gelangt für die zur Neuanlage einer Kammgarnspinnerei in Zwodau, Station Falkenau a. d. Eger, dienenden Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach Falkenau a. d. Eger bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarif XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887, festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der im genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg: Einzelsendungen	5 t	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1500	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**														
		Betheiligten Verwaltungen													
			Ermässigte Eilgüter (Abschnitt B, Pos. II 2 des Tarif-Theiles I der Oesterr.- und ungar. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893)			Die Sendungen müssen mit directen nach schweizerischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Die Frachtgebühren für Einzelsendungen sind für jedes Gewicht, im Verkehre mit Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit, jedoch für mindestens 5 kg, und im Verkehre mit Romanshorn für mindestens 20 kg anwendbar. Die Frachtsätze für 5 t gelten bei Aufgabe von mindestens 5 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. August l. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893							
				Arad	Bregenz transit Lindau transit St. Margrethen transit			Localtarife, bezw. Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahn-Verband		Centimes 1485	1214				
				Budapest d. v.						1175	904				
				Budapest keleti p. u.						1175	904				
				Budapest Lipótváros						1175	904				
				Budapest nyug. p. u.						1175	904				
				Debreczen						1485	1184				
				Érsekujvár						1090	819				
				Félegyháza						1333	1062				
				Hodmezö-Vásárhely						1444	1173				
				Kecskemét						*)	*)				
				Kőbánya						1307	1036				
				alsó p. u.						1175	904				
				felsö p. u.						1464	1193				
				Mokrin						1475	1204				
				Nagy-Kikinda						1282	1011				
				Nagy-Kőrös						1475	1204				
				Nagyvárad						1395	1124				
				Püspök-Ladány						1395	1124				
				Szabadka						1408	1137				
				Szeged						1408	1137				
				Szeged Rókus						1612	1341				
				Versecz											
				Arad	Buchs transit					1468	1201				
				Budapest d. v.						1158	891				
				Budapest keleti p. u.						1158	891				
				Budapest Lipótváros						1158	891				
				Budapest nyug. p. u.						1158	891				
				Debreczen						1438	1171				
				Érsekujvár						1073	806				
				Félegyháza						1316	1049				
				Hodmezö-Vásárhely						1427	1160				
				Kecskemét						1290	1023				
				Kőbánya											
				alsó p. u.						1158	891				
				felsö p. u.						1447	1180				
				Mokrin						1458	1191				
				Nagy-Kikinda						1265	998				
				Nagy-Kőrös						1458	1191				
				Nagyvárad						1378	1111				
				Püspök-Ladány						1378	1111				
				Szabadka						1391	1124				
				Szeged						1391	1124				
				Szeged Rókus						1595	1328				
				Versecz											
				Arad	Romanshorn					1575	1276				
				Budapest d. v.						1265	966				
				Budapest keleti p. u.						1265	966				
				Budapest Lipótváros						1265	966				
				Budapest nyug. p. u.						1265	966				
				Debreczen						1545	1246				
				Érsekujvár						1180	881				
				Félegyháza						1423	1124				
				Hodmezö-Vásárhely						1534	1235				
				Kecskemét						1397	1098				
				Kőbánya											
				alsó p. u.						1265	966				
				felsö p. u.						1554	1255				
				Mokrin						1565	1266				
				Nagy-Kikinda						1372	1073				
				Nagy-Kőrös						1565	1266				
				Nagyvárad						1485	1186				
				Püspök-Ladány						1485	1186				
				Szabadka						1498	1199				
				Szeged						1498	1199				
				Szeged Rókus						1702	1403				
				Versecz											

*) Diese Frachtsätze gelten nur im Verkehre mit Bregenz transit und St. Margrethen transit

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1501	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Gewöhnliche Eilgüter	Krakau transit (für Sendungen von Bielitz, Friedek-Mistek, Neutitschein, Troppau, Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Kriegsdorf, Erbersdorf, Jägerndorf und Ziegenhals)	Brody	Nachweis, dass die betreffenden Sendungen von den Stationen Bielitz, Friedek-Mistek, Neutitschein, Troppau, Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Kriegsdorf, Erbersdorf, Jägerndorf oder Ziegenhals in Krakau per Bahn angelangt sind, bezw. von Krakau per Bahn nach diesen Stationen weiterbefördert werden. Verbleiben der Sendungen in Krakau unter Bahnaufsicht. Anfuhrerung der an einem Tage in einer der vorstehenden begünstigten Relationen zur Beförderung gelangende Colli mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten. Jedes Collo hat mit einem, die Aufgabsfirma, dann die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden grossen Aufklebezettel versehen zu sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, das auch in dem zugehörigen Frachtbriefe einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Kubikmeter und das Gewicht derselben 20 kg nicht übersteigen; auch dürfen in denselben feuergefährliche oder explodirbare Gegenstände nicht enthalten sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	L o c a l t a r i f	kr. 488	kr. 274	kr. 214	Im Kartirungswege		
					Brody				488	274	214			
					Buczacz				618	296	322			
					Czerepkontz				698	325	373			
					Czernowitz				658	309	349			
					Czortków				658	308	350			
					Drohobycz				408	255	153			
					Hadikfalva				718	333	385			
					Hatna				738	344	394			
					Hliboka				698	322	376			
					Jaroslau				246	203	43			
					Jaslo				224	190	34			
					Kolomea				588	291	297			
					Lemberg				398	253	145			
					Nen-Sandec				212	180	32			
					Podwołoczyska				588	291	297			
					Przemyśl				290	221	69			
					Rzeszów				190	172	18			
					Sambor				358	244	114			
					Sanok				302	231	71			
					Sniatyn				628	298	330			
					Stanislau				538	283	255			
					Stryj				428	262	166			
					Suczawa				748	346	402			
					Tarnopol				538	282	256			
					Zloczów				468	270	198			
				nnd vice versa										
1502	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erdwachs, roh, unverpackt	B o r y s l a w	Stettin	Zahlung der Fracht für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. August bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1893	Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. September 1892		Mkptge. 295		Im Kartirungswege		
					Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk)					390				
					Bremerhaven (Freihafen-Bahnhof und Zollinlandsbahnhof)					407				
					Geestemünde					407				
					Harburg					374				
				D r o h o b y c z	Stettin					293				
					Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk)					388				
					Bremerhaven (Freihafen-Bahnhof und Zollinlandsbahnhof)					405				
					Geestemünde					405				
					Harburg					372				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1503	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Phosphorite russischer Herkunft	Podwołoczyska (Bhf.) trs.	Kasnian	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes vom 1. Juli 1892 für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenz-Verkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenz-Verkehr	154 kr.	123 kr.	31 kr.	Im Kartirungswege		
1504	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mauer- u. Dachziegel [Pfannen-], Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichen Thon), ferner Schlackenziegel	R i e d	Kammer	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	10·8 kr.	10·0 kr.	0·8 kr.	Im Kartirungswege		
1505	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Weiches Brennholz	Arzbach / Kohleben (oder vice versa)	Mürzzuschlag / Mürzzuschlag (oder vice versa)	Bei voller Ausnützung des zur Verladung verwendeten Wagens, jedoch bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten Wagen. Das Verladen und Entladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	L o c a l t a r i f	Bestehen keine Frachtsätze	4·5 kr. / 2·94 kr.	5·5 kr.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen von dem Sägewerke in Arzbach, bezw. von dem Eisenwerke in Kohleben zur Aufgabe gelangen oder an diese Werke adressirt sein
1506	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2, resp. des Ansnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Oesterreichischen Verhandtarifes	Gabel / Geiersberg (oder vice versa)	Sohland	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Vom 25. Juli 1893 bis 31. December 1893	Sächsisch-Oesterr. Verhandtarif vom 1. Juni 1892	Bestaht kein directer Frachtsatz	Pfge. 75 / 73		Im Kartirungswege		
1507	K.O.E.		Grnbenhölzer (in zwei Wagen verladen)	Jablnnkan / Trzynietz	Karwin	Für die nach der Station Karwin leer retonrgehenden Kohleuwagen verladene derartige Traneporte werden mit Giltigkeit bis anf Widerrnf, längstens bie Ende December l. J. die bestehenden officiellen Frachtsätze nach dem factiechen Gewichte, mindeetens aber für das Ladegewicht einee verwendeten Wagene im Kartirnngswege angewendet, wenn per Sendnng der Laderanm je zwei eolcher Wagen vollkommen anegenützt wird.							
1508	B.N.B.		Für Baumaterialien, welche für den Nenban einer Färberei in Zwickan i. B. beetimmt sind, gelangt mit Giltigkeit bie anf Weiteres, längetene bie ultimo 1893 die im Ansnahmetarif 21 des Localtarifee der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50% Ermäeeignng der normalen Frachtsätze nach Zwickan i. B. znr Anwendnng. Die hiernach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten anch für geringere Entfernnngen insolange, als der officielle Tarif nicht billiger ist.										

Bräuer & Janke

Wien I/1 Tegetthoffstrasse 7 (Kärntnerhof.)

Schutzmarke

Fabrik chirurgischer Verbandstoffe, Rettungskästen, Tragbahren, Sanitäts-Geräthschaften, Bandagen orthopädischer Apparate und künstlicher Extremitäten. Lager chirurgischer Instrumente, Papiermaché-Artikel, Chirurgische Hart- und Weichgummi-Waaren.

Prämiirt Grenoble 1892 für **Rettungs-** und **Sanitätswesen.**

Klinischer Katalog mit über 1000 Illustrationen gratis und franco.

(362)

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

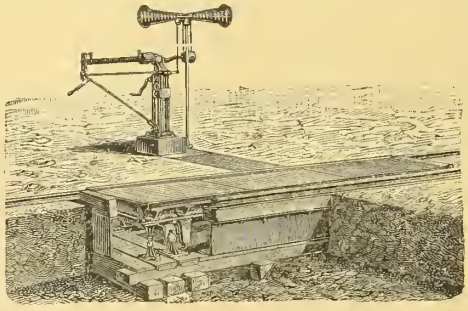
C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

Centrale: Wien, I. Bez., Kärnthnerring Nr. 1.

Filiale: Budapest, Andrássystrasse Nr. 1.

Erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

K. k. priv.

Fabrik feuerfester, gegen Einbruch sicherer Geld-, Bücher- und Documenten-Cassen

von

Franz Astleitner, Wien

Fabrik und Niederlage;

XVIII. Bezirk, Eduardgasse Nr. 10.

Gegründet 1864. (366)

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Parlswerk
Felten & Guilleaume
Mülheim am Rhein

fabriciren:

Eisen- u. Stahldraht u. Litzen, Kupfer- u. Bronzedraht

für elektrische und Signal-Leitungen, Einfriedigungen, Zugbarrièren etc.

Drahtseile

für Aufzüge, schiefe Ebenen, Seilbahnen, Trajecte, Tauerei, Schiffstauwerk, Schlepptrossen, Ankertaue, Verholtrossen.

Isolirte Drähte und Kabel

für Telegraphie, Telephonie, elektr. Licht.

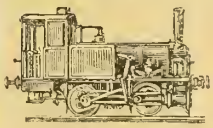
General-Vertr. f. Oesterreich-Ungarn:

Gebr. Bergmann,

Wien, Akademiestr. 3.

(329)

Schmalspurige Eisenbahnen



fest und verlegbar für Hand-, Pferde-, u. Locomotivbetrieb

Orenstein & Koppel.

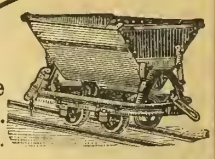
Feldbahnfabrik.

Wien, I., Schwarzenbergstrasse 8.

Budapest, VI., Andrassy-út 81.

Prag, Mariengasse 41 neu.

(341)



Uebernahme von Bau u. Betrieb.

Vermiethung ganzer Anlagen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 85. Wien, 25. Juli 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 21. Juli 1893*), betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Leibwäsche im gebrauchten ungereinigten Zustande, von getragenen Bekleidungsstücken mit Inbegriff von getragenem Schuhwerke, ferner von benütztem Bettzeuge, dann von Hadern und Lumpen aus den französischen Häfen im Golfe von Lyon und aus den an dieselben grenzenden Departements Hérault und Gard.

Wegen Zunahme der Cholera in Südfrankreich und der Gefahr der Einschleppung derselben wird im Einvernehmen mit der königl. ungarischen Regierung die Ein- und Durchfuhr von Leibwäsche im gebrauchten ungereinigten Zustande, von getragenen Bekleidungsstücken mit Inbegriff von getragenem Schuhwerke, ferner von benütztem Bettzeuge, dann von Hadern und Lumpen aus den französischen Häfen im Golfe von Lyon und aus den an dieselben grenzenden Departements Hérault und Gard verboten.

Sofern die erstgenannten Gegenstände als Reisegepäck oder in Folge eines Aufenthaltswechsels als Uebersiedlungseffecten befördert werden, unterliegen sie der sanitätspolizeilichen Revision und der eventuellen sanitätspolizeilichen Behandlung beim Grenzübertritte, beziehungsweise am Bestimmungsorte.

Vom Verbote bezüglich der Hadern und Lumpen sind ausgenommen:

a) Hadern,, welche, mittelst hydraulischer Kraft comprimirt, als Waaren für den Grosshandel in mit Eisenreifen geschlossenen Ballen zur Beförderung kommen, wenn sie mit Ursprungsmarken und Nummern versehen sind, welche behördlich anerkannt worden sind;

b) neue Abfälle, welche direct aus Spinnereien, Webereien, Schneidereien oder Bleichereien in den Verkehr kommen, Kunstwolle (shoddy) und neue Papierabfälle.

Die Durchfuhr der bezeichneten, von der Einfuhr ausgeschlossenen Gegenstände ist zulässig nur gegen Beibringung der amtlichen Bestätigung, dass die Ein-, beziehungsweise die Durchfuhr in den benachbarten Auslandsstaat, in welchen sie eintreten sollen, gestattet ist, und bei vollkommen isolirtem Transporte unter Raumverschluss, wodurch jede Manipulation während der Durchfuhr ausgeschlossen wird.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage, an welchem sie den betreffenden Zollämtern, beziehungsweise Seesanitätsbehörden bekannt wird, in Wirksamkeit.

Taaffe m. p. **Bacquehem** m. p. **Steinbach** m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. Juli 1893, womit für den Monat August 1893 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat August 1893 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 23 Percent in Silber zu entrichten ist.

Steinbach m. p.

---

*) Enthalten in dem am 23. Juli 1893 ausgegebenen XXXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 120.

Verordnung des Finanzministeriums vom 4. Juli 1893*), betreffend den Umtausch der mit der Verordnung vom 1. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 41, in Verschleiss gesetzten gestempelten Eisenbahn-Frachtbriefblanquette gegen Frachtbriefblanquette der Emission 1893.

Nachdem die mit der Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 1. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 41, in Verschleiss gesetzten Eisenbahn-Frachtbriefblanquette mit eingedrucktem Stempelzeichen mit 1. Juli 1893 ausser Gebrauch gesetzt worden sind, können die bis zum 30. Juni 1893 unverwendet gebliebenen Frachtbriefblanquette der gedachten Art bis Ende September 1893 bei den hiezu berufenen Verschleissämtern, sofern diese Blanquette keinerlei Eintragungen enthalten, unentgeltlich gegen neue Frachtbriefblanquette der Emission 1893 umgetauscht werden.

Ebenso können innerhalb derselben Frist auch jene altartigen Frachtbriefblanquette, welche mit Hand- oder mit Druckschrift hergestellte Eintragungen enthalten, von denen aber ein eisenbahnamtlicher Gebrauch nicht gemacht wurde, jedoch nur unter Beobachtung der diesfalls bestehenden Vorsichten und Vergütung der Blanquettengebühr von $^1/_2$ Kreuzer gegen neue Frachtbriefblanquette der Emission 1893 umgetauscht werden.

Nach dem 30. September 1893 findet eine Auswechslung der bezeichneten altartigen Frachtbriefblanquette nicht statt.

Steinbach m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 8. Juli 1893, Z. 26.418, an die Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, als derzeit Vorsitzende in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Verlängerung der Giltigkeitsdauer des provisorisch genehmigten Bremsausmasses für normal betriebene Eisenbahnen, sowie für Localbahnen.

Die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat mit Eingabe vom 16. Mai d. J., Z. 44.800/II, das Ansuchen gestellt, den Termin für die Anwendung des mit den h. ä. Erlässen vom 20. December 1890, Z. 56.856, und vom 20. Mai 1892, Z. 23.658, genehmigten provisorischen Bremsausmasses für normal betriebene Eisenbahnen, sowie für Localbahnen, behufs Erzielung weiterer Erfahrungen über das bereits abgelaufene Probejahr hinaus weiter zu verlängern.

Im Interesse einer sicheren Beurtheilung des Werthes der probeweise eingeführten Bremsvorschriften und in der Erwägung, dass die durch eine neuerliche Vermehrung und später für den Fall der definitiven Annahme des in Erprobung gestandenen Bremsnormales etwa wieder einzuführende bedingte Aenderung im Stande des Bremserpersonales auf den Verkehrsdienst ebenso störend einwirken und den Bahnverwaltungen unverkennbar Schwierigkeiten bereiten müssten, als der Wechsel in den Dienstesvorschriften, findet das Handelsministerium zu gestatten, dass, soferne nicht früher eine gegentheilige Anordnung sich als nothwendig herausstellen sollte, die vorerwähnten probeweise eingeführten Bremsvorschriften auch weiterhin bis zur Einführung der neuen „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst", und zwar Seitens der Gesammtheit der österr. Bahnverwaltungen, beibehalten werden können.

Hievon wird der geehrte Verwaltungsrath als derzeit Vorsitzende in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz mit dem Beifügen verständigt, dass die anderen Bahnverwaltungen von dieser Verfügung unter Einem in Kenntniss gesetzt werden.

Um aber der Hinausgabe der vorgedachten neuen Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst ein sicheres Urtheil darüber zu gewinnen, ob die definitive Einführung der derzeit provisorisch in Anwendung stehenden Bremsvorschriften sich empfiehlt, wird der geehrte Verwaltungsrath gleichzeitig eingeladen, zu veranlassen, dass die Eisenbahn-Directoren-Conferenz im Einvernehmen mit dem Verbande der österr. Localbahnen über die bei der probeweisen Anwendung der neuen Bestimmungen über das Bremsausmass gesammelten Erfahrungen längstens bis 1. November d. J. sich ausspreche, worüber sodann der geehrte Verwaltungsrath an das Handelsministerium berichten wolle.

W i e n, am 8. Juli 1893.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.

Das k. k. Handelsministerium hat mit dem Erlasse vom 24. Juni 1893, Z. 22.928, in Abänderung der in den Concessions-Bedingnissen vom 6. December 1889 zur A. h. Concessions-Urkunde vom 23. November 1889, R.-G.-Bl. Nr. 194, „I. Allgemeine Bestimmungen", al. 2, vorgeschriebenen Maximalgrenzen der auf der Localbahn M o r i - A r c o - R i v a a/G. zur Anwendung zu bringenden Fahrgeschwindigkeiten gestattet, dass in der Strecke von km 13·4 bis km 18·4 die bisher gestattete Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 15 auf 20 km per Stunde, und in den Strecken mit eigenem Unterbau von 20 auf 25 km per Stunde erhöht werde.

Diese Gestattung ist an die Voraussetzung der strikten Einhaltung der Bestimmungen des Commissions-Protokolles vom 19. April 1893, sowie an die Durchführung der erforderlichen Spurerweiterungen und Ueberhöhungen des äusseren Schienenstranges in Bögen nach Massgabe der diesbezüglich genehmigten Tabelle gebunden.

---

*) Enthalten in dem am 21. Juli 1893 ausgegebenen XXXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 116.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ist als eine Behörde anzusehen, daher eine bei ihr erstattete falsche Anzeige gegen einen ihrer Beamten nach den Bestimmungen der §§ 227, resp. 258, des ung. St.-G. zu behandeln ist.

Diesen Bestimmungen zufolge macht sich Derjenige der „falschen Anschuldigung" schuldig, wer einen Andern vor einer Behörde einer strafbaren Handlung wissentlich und fälschlich beschuldigt oder gegen ihn wissentlich falsche Verdachtsgründe oder Beweise erdichtet oder herstellt (§ 227). Der Verleumdung macht sich Derjenige schuldig, der über einen Andern in Gegenwart mehrerer Personen oder vor mehreren, wenn auch nicht an demselben Orte befindlichen Personen eine Thatsache behauptet, welche im Falle ihrer Bewahrheitung den Anlass zur Einleitung einer Strafverfolgung gegen Denjenigen, von dem sie behauptet wird, bilden, oder denselben in der öffentlichen Meinung verächtlich machen würde (§ 258).

Gegen einen Beamten der Ungarischen Staatsbahnen wurde bei deren Direction die Anzeige einer strafbaren Handlung erstattet, welche sich nach den von ihr hierüber gepflogenen Erhebungen als falsch erwies. Der an seiner Ehre verletzte Beamte erhob hierauf gegen den Angeber die Anklage wegen falscher Anschuldigung, event. Verleumdung.

Der königl. Gerichtshof in Budapest verwies diese Klage an das königl. Bezirksgericht zur Einleitung des Verfahrens wegen Ehrenbeleidigung aus folgenden Gründen: Der Angeklagte kann deshalb nicht das Delict der falschen Anschuldigung begangen haben, weil die Direction der königl. Ungarischen Staatsbahnen keine Behörde ist; aber auch keine Verleumdung, weil die von ihm behauptete Thatsache nicht vor mehreren Personen gemacht wurde. Nachdem aber die Kriterien einer Ehrenbeleidigung vorzuliegen scheinen, so musste der Fall dem hiezu competenten Bezirksgerichte abgetreten werden.

Ueber die Beschwerde des Beamten wies die königl. Tafel in Budapest mit Entscheidung vom 21. März 1893, Z. 1686, die erste Instanz zur meritorischen Verhandlung an. In der Motivirung wird ausgeführt, dass die Direction der königl. Ungarischen Staatsbahnen allerdings als eine Behörde anzusehen ist, weil sie eine Disciplinargewalt über ihre Beamten hat und diesbezüglich nur der regierungsseitigen Aufsicht untersteht; eine falsche Anschuldigung kann daher auch durch eine Anzeige an diese Direction begangen werden. Wenn dieselbe aber auch nicht, wie es thatsächlich doch der Fall ist, aus mehreren Personen (einem General- und mehreren Subdirectoren) bestünde, so wird doch die an eine Eisenbahn-Direction gerichtete Eingabe mehreren Personen bekannt, welche bei ihr angestellt sind, daher auch in einem solchen Falle eine Verleumdung begangen werden kann.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahnen Karlsberg - Frassin und Karlsberg - Putna. (Vertagung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat die bereits für den 24. Juli anberaumt gewesene Trassenrevision in Betreff des Projectes der Handelsfirma Alexander von Popper in Wien für normalspurige Localbahnen von Karlsberg nach Frassin und von Karlsberg nach Putna vertagt. [G.-I.-Z. 14.416.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Geleise- und Weichensignal-Anlage in Wörgl.) Das Project für die Herstellung eines neuen Geleises und einer Central-Weichen- und Signalstellungs-Anlage in der Station Wörgl wurde zur Ausführung genehmigt. [24. Juni, Z. 25.597.]

Salzkammergut-Localbahn. (Linie Ischl—Salzburg: Schleppgeleise in St. Wolfgang.) Das Project für die Herstellung einer Schleppbahnverbindung zwischen dem Gütermagazine in der Station St. Wolfgang und dem dortigen Schifflandungsplatze zum Zwecke der directen Güterverladung von und zu den Schiffen wurde zur Ausführung genehmigt. [5. Juli, Z. 34.826.]

— (Verbindungslinie Ischl-Staatsbahn—Ischl-Localbahn: Dilatations-Vorrichtung.) Das Project für die am Viaduct in km 1·6/8 der Verbindungslinie anzubringende Dilatations-Vorrichtung wurde genehmigt. [20. Juni, Z. 24.760.]

— (Linie Strobl—St. Lorenz: Coaks-Schuppen in St. Gilgen.) In der Station St. Gilgen wird für Bahnzwecke ein Coaks-Schuppen hergestellt. [18. Juni, Z. 26.419.]

Localbahn Reichenberg—Gablonz. (Kamnitzthalflügel: Technische Anforderungen für den Ausbau.) Die technischen Ausführungsnormen für den Ausbau des Kamnitzthalflügels Morchenstern—Josefsthal wurden analog jenen der Linie Reichenberg—Gablonz festgesetzt; für die im Zuge des Flügels zu erbauenden Brücken wurde die Eisenconstruction angeordnet. Gleichzeitig wurde die Verwendung der durch die Reconstruction der Strecke Reichenberg—Gablonz disponibel werdenden Eisenbahnschienen für die Flügelbahn Morchenstern—Josefsthal bewilligt. [22. Juni, Z. 22.822.]

Reichenau a. d. Kw.—Solnitzer Localbahn. (Brücken.) Die Projecte für die Eisenconstructionen und Mauerwerksanlagen der Objecte in km 0·211, 0·67 (0·68), 1·1508, 6·027, 7·598 und für die Brücke über den Albaflnss in km 0·47 wurden zur Ausführung genehmigt. [23. Juni, Z. 22.479.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Strecke Lemberg—Lawoczne: Ausdehnnng des Zugsverkehrs.) Vom 10. Juli angefangen bis inclusive 31. August ist in der Strecke Lemberg—Lawoczne der Verkehr der Personenzüge Nr. 1717 und 1718 bis Hrebenów ausgedehnt. Zug Nr. 1717 geht von Skole um 1 Uhr 17 M. Nachmittags ab und trifft in Hrebenów um 1 Uhr 42 M. Nachm. ein; Zng Nr. 1718 geht von Hrebenów um 10 Uhr 29 M. Vormittags ab und trifft in Skole um 10 Uhr 42 M. Vormittags ein. Beide Züge führen directe Wagen von Lemberg nach Hrebenów und zurück. [Z. 38.144.]

Mährisch - schlesische Centralbahn. (Einrichtung einer Telephon-Correspondenz auf der Glockenlinie zwischen Bystrowan und Gr.-Wisternitz.) Zum Zwecke rascherer Verständigung bei Abwicklung des Güterdienstes in der Haltestelle Bystrowan, wo ein Ladegeleise zur Fischer'schen Ziegelei eingebunden ist, wurde die Glockenlinie zwischen dieser Haltestelle und der Station Gr.-Wisternitz für die Telephon-Correspondenz eingerichtet. Bei den diesbezüglichen Versuchen hat sich ergeben, dass durch die Einschaltung der Telephone in den beiden genannten Sprechstellen die Signalfähigkeit der elektrischen Glockenschlagwerke zwischen den Stationen Olmütz M.S.C.B. und Gr.-Wisternitz in keiner Weise beeinträchtigt wird. Die k. k. General-Inspection nahm die erfolgte Herstellnng dieser Telephon-Correspondenz auf der Glockenlinie zwischen Bystrowan und Gr.-Wisternitz zur Kenntniss und genehmigte zugleich die Instruction für die Benützung dieser Einrichtung. [7. Juli, G.-I.-Z. 11.709.]

Behebung von Verkehrsstörungen.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn:

19. Juli: Die Strecke Liebenau—Reichenau ist nach circa 24-stündiger Unterbrechung wieder für den Gesammtverkehr eröffnet.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

21. Juli. Auf der Schleppbahn Wama—Russ.-Moldavitza wurde der Verkehr mit dem heutigen Tage wieder aufgenommen.

Zusammenstellung

der im Monate Juni 1893 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1831	19.089	4.232	25.152	30	34	6	70	0·2	47	1	53	2	.	.	.	5	.	3
Nordöstliche Linien	180	3.526	4.116	7.822	19	70	19	108	1·3	63	3	81	.	.	.	.	2	.	5
Dalmatiner Staatsbahn	.	261	.	261	.	.	2	2	0·7	2	.	.	1	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	60	672	30	762	1	1	.	2	0·2	1	.	1	.	.	.	.	1	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62	464	311	837	1	1	2	4	0·4	3	.	3	.	.	.	.	1	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	180	1.044	810	2.034	1	3	.	4	0·1	6	1	13	.	1	.	.	.	.	.
Böhmische Westbahn	60	379	120	559	1	5	.	6	1·0	4	1	6	.	.	.	.	2	.	2
Buschtěhrader Eisenbahn	240	427	1.834	2.501	4	5	.	9	0·3	7	1	8	.	.	.	.	.	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	306	732	1.038	.	4	1	5	0·4	3	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	210	150	360	.	1	.	1	0·2	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	454	3.950	3.173	7.577	22	30	.	52	0·6	43	11	19	.	.	.	.	1	.	6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	420	.	420	.	5	.	5	1·1	2	.	4	.	.	.	.	.	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	180	60	240	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	468	66	534	.	4	.	4	0·7	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	330	2.947	1.914	5.191	6	3	.	9	0·1	6	.	3	.	.	.	.	2	.	2
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	596	2.790	780	4.166	12	22	.	34	0·8	28	1	19	.	.	.	2	.	1	2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	255	41	296	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	810	7.037	993	8.840	10	15	6	31	0·3	34	1	18	.	.	.	2	1	2	3
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.104	330	1.434	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	120	270	390	.	2	.	2	0·5	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	26	1.860	.	1.886	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	4829	47.509	19.962	72.300	107	205	36	348	.	250	20	239	3	1	.	4	15	3	25

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 0·0 „
3. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
4. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
5. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 0·1 „
6. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·1 „
7. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 0·2 „
8. Istrianer Staatsbahn . . . . . 0·2 „
9. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 0·2 „
10. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 0·3 „
11. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 0·3 „
12. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 0·4 pCt.
13. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 0·4 „
14. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 0·5 „
15. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 0·6 „
16. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·7 „
17. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . . 0·7 „
18. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 0·8 „
19. Böhmische Westbahn . . . . . 1·0 „
20. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 1·1 „
21. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 1·3 „

Ausland.

Preussen. (Abwendung der Feuersgefahr bei der Errichtung von Gebäuden und der Lagerung von Materialien in der Nähe von Eisenbahnen.) Der Regierungs-Präsident zu Breslau hat mit Zustimmung des Bezirksausschusses für den Regierungsbezirk Breslau unter dem 8. Juni folgende Polizei-Verordnung erlassen:

§ 1. Gebäude und Gebäudetheile, die weder aus unverbrennlichen Materialien hergestellt, noch durch Rohrputz oder in anderer gleich wirksamer Weise gegen Entzündung durch Funken gesichert sind, müssen von Eisenbahnen eine von der Mitte des nächsten Schienengeleises zu berechnende Entfernung von mindestens 4 m innehalten. Dasselbe gilt von allen Oeffnungen in Gebäuden, die nicht durch mindestens 1 cm starkes, nach allen Seiten hin fest eingemauertes Glas abgeschlossen sind. Für Gebäude, Gebäudetheile und Oeffnungen, die unterhalb der Oberkante der Schienen liegen, tritt an Stelle der Entfernung von 4 m eine solche von 5 m ein. Gebäude, Gebäudetheile und Oeffnungen, die mehr als 7 m oberhalb der Oberkante der Schienen liegen, sind den vorstehenden Bestimmungen nicht unterworfen, während für Gebäude mit nicht feuersicheren Dächern und für Oeffnungen in Gebäuden zur Lagerung leicht entzündlicher Gegenstände die weitergehenden Bestimmungen der §§ 2 und 3 zur Anwendung gelangen.

§ 2. Gebäude mit weichen, nicht feuersicheren Dächern, sowie Gebäude, bei denen die Dachpfannen mit Strohdaken eingedeckt sind, müssen von Eisenbahnen eine von der Mitte des nächsten Schienengeleises zu berechnende Entfernung von mindestens 25 m innehalten. Liegt die Eisenbahn auf einem Damme, so tritt zu der Entfernung von 25 m noch die $1^1/_2$fache Höhe des Dammes, so dass beispielsweise, wenn die Höhe des Dammes 10 m beträgt, für die vorbezeichneten Gebäude eine Entfernung von mindestens $25 + 15 = 40$ m innegehalten werden muss.

§ 3. Die Bestimmungen des § 2 finden entsprechende Anwendung auf jede nicht durch mindestens 1 cm starkes, nach allen Seiten hin fest eingemauertes Glas abgeschlossene Oeffnung in den der Eisenbahn zugekehrten Wänden aller Gebäude, die zur Lagerung leicht entzündlicher Gegenstände dienen. Bei solchen Gebäuden werden den der Eisenbahn zugekehrten Wänden diejenigen ihr nicht ganz abgekehrten Wände gleich geachtet, deren Richtungslinie mit der Bahnachse einen Winkel von höchstens 60° bildet.

§ 4. Leicht entzündliche Gegenstände, die nicht durch feuerfeste Bedachungen oder durch sonstige Schutzvorrichtungen gegen das Eindringen von Funken und glühenden Kohlen gesichert sind, dürfen bei Eisenbahnen nur in einer Entfernung von mindestens 38 m von der Mitte des nächsten Schienengeleises gelagert werden. Liegt die Eisenbahn auf einem Damme, so tritt zu der Entfernung von 38 m noch die $1^1/_2$fache Höhe des Dammes.

§ 5. Dispense von den Bestimmungen der §§ 1—4 sind statthaft, wenn nach Lage der Verhältnisse auch bei geringerer Entfernung von der Mitte des nächsten Schienengeleises die Feuersgefahr ausgeschlossen erscheint. Ueber die Ertheilung der Dispense beschliesst der Kreisausschuss, in Stadtkreisen und in den zu einem Landkreise gehörigen Städten von mehr als 10.000 Einwohnern der Bezirksausschuss.

§ 6. Hinsichtlich derjenigen Gebäude und leicht entzündlichen Gegenstände, die bei der Anlage einer Eisenbahn innerhalb der in den §§ 1—4 festgesetzten Entfernungen bereits vorhanden, bezw. gelagert sind, hat der Regierungspräsident zu bestimmen, ob und welche Vorkehrungen zum Schutze gegen die durch die Nähe der Eisenbahn bedingte Feuersgefahr getroffen werden müssen.

§ 7. Uebertretungen dieser Polizeiverordnung werden, soweit nicht sonstige weitergehende Strafbestimmungen Platz greifen, mit einer Geldstrafe bis zu 60 Mark, oder im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft geahndet.

§. 8. Auf die zum Betriebe der Eisenbahn erforderlichen Gebäude und Materialien findet diese Polizeiverordnung keine Anwendung.

§ 9. Die Polizeiverordnung vom 15. Jänner 1875, betreffend die Abwendung von Feuersgefahr bei den in der Nähe von Eisenbahnen befindlichen Gebäuden und lagernden Materialien, sowie die den gleichen Gegenstand betreffende Polizeiverordnung vom 29. September 1892 werden aufgehoben.

Italien. (Eisenbahn Genua—Ovada—Acqui—Asti.) Mit Gesetz vom 21. Juli 1880 wurde der 17. Juni 1893 als Termin zur Eröffnung der Strecke Ovada—Asti der Linie Genua—Ovada—Acqui—Asti festgesetzt, und am 18. Juni 1893 hat der Eröffnungszug diese Strecke befahren. Dieselbe ist 60.447·39 m lang und repräsentirt circa zwei Drittel der ganzen Linie Genua—Ovada—Acqui—Asti. Unmittelbar nach Asti zieht sich die Linie gegen Alessandria, um jedoch bald rechts abzulenken und den Tanaro zu erreichen, welcher Fluss mittelst einer 111 m langen Stahlbrücke übersetzt wird. Es ist dies das bemerkenswertheste Object der ganzen Strecke, weil es eine der ersten Constructionen dieses Metalls in Italien ist. Sonach durchzieht die Strecke einen sehr fruchtbaren Landstrich, bekannt wegen seines vorzüglichen Weines. Bald nach der Station von Morambuzzo gelangt man zu dem 1948 m langen Tunnel Alice-Belcolle. Es ist dies der drittgrösste der ganzen Linie Genua—Asti. Die Station Alice-Belcolle gleich nach diesem Tunnel bildet den höchsten Punkt der Strecke. Von da aus geht es in starkem Gefälle bis Acqui und zum Flusse Bormida, über welchen eine gemauerte Brücke mit 15 Bogen, jeder à 50 m, führt, ein Object, welches monumental genannt zu werden verdient. Sohin steigt die Strecke neuerdings bis zur Station Prasco Cremolino, nach welcher man zum 3410 m langen Tunnel — dem zweitlängsten der ganzen Linie — gelangt, welcher das Thal Bormida vom Thale Orba trennt. In der Mitte des Tunnels fällt die Strecke wieder ab bis zum dermaligen Abschluss derselben in Ovada. Von den 60.447·39 m der Strecke sind 22.963·51 m in Curve und 8156·90 m in Tunnels, von welchen es 7 gibt. Längs der Linie sind 15 Stationen und 14 Haltestellen.

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn.) Die ersten 10 Monate des laufenden Betriebsjahres ergaben bei der Mittelmeerbahn eine Gesammteinnahme von 99,922.749·51 L., wovon 10,406.444·33 L. auf den Monat April und 89.515.805·18 L. auf die vorhergehenden Monate entfallen. Das Hauptnetz erzielte im Monate April 10,096.023·81 L., in den vorhergehenden Monaten 86,316.805·40 L. Das Secundärnetz erzielte im Monate April 310.920·52 L., in den vorhergehenden Monaten 3,198.999·78 L.; mithin zusammen: das Hauptnetz 96,412 829·21 L., das Secundärnetz 3,509.920·30 L. Am 30. April betrug die Länge des Hauptnetzes 4191 km, des Secundärnetzes 916 km, die Gesammtlänge 5107 km.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) Während der ersten 10 Monate des laufenden Betriebsjahres, d. i. vom 1. Juli 1892 bis Ende April 1893, haben die das Adriatische Netz bildenden Eisenbahnen eine Gesammteinnahme von 89,786.826·12 L. ergeben; hievon 8,984.949·63 L. im Monate April und 80,801.876·49 L. in den vorhergehenden Monaten. Auf das Hauptnetz entfielen: im Monate April 8,526.948·01 L., in den vorhergehenden Monaten 75,902.289·08 L.; auf das Secundärnetz: im Monate April 458.001·62 L., in den vorhergehenden Monaten 4,899.587·41 L.; zusammen auf das Hauptnetz 84,429.237·09 L., auf das Secundärnetz 5,357.589·03 L. Am 30. April betrug die Länge des Hauptnetzes 4261 km, des Secundärnetzes 1135 km; Gesammtlänge 5396 km.

Schweiz. (Fristverlängerung und Uebertragung der Concession für eine Eisenbahn Gimel—Bière—Apples—Morges.) Der schweizerische Bundesrath empfiehlt der Bundesversammlung mit der Botschaft vom 19. Juni folgenden Beschlussentwurf zur Genehmigung:

1. Die im Art. 5 der Concession für eine schmalspurige Eisenbahn von La Sarraz über Bière nach La Rippe und von Bière nach Morges vom 21. December 1886 vorgesehene und durch Bundesrathsbeschlüsse vom 13. Juli 1888, 29. Juli 1890, 3. Juli und 24. November 1891, sowie durch Bundesbeschluss vom 30. Mai 1892 verlängerte Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten, wird um 6 Monate, d. i. bis 31. December 1893, verlängert.
2. Gleichzeitig wird die genannte, durch Bundesbeschluss vom 30. Mai 1892 abgeänderte und auf die Theilstrecken Bière—Gimel und Bière—Morges beschränkte, dem Charles Dreyfus in Genf zustehende Concession auf ein Initiativcomité für eine Eisenbahn Bière—Apples—Morges, zu Handen einer zu bildenden Actiengesellschaft, übertragen.
3. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.

— (Fristverlängerung für die Genfer Schmalspurbahnen.) In Folge einer Eingabe des Verwaltungsrathes der Genfer Schmalspurbahnen vom 12. April 1892 beantragt der Bundesrath mit der Botschaft vom 19. Juni, die im Artikel 5 der Concession für schmalspurige Strasseneisenbahnen von Genf nach St. Julien mit Abzweigung nach Bossey vom 29. April 1887 angesetzte, und auch für die unterm 23. December 1887 concessionirte Abzweigung von Choulex nach Jussy, eventuell bis Moniaz, sowie für die durch Bundesbeschluss vom 20. December 1889 bewilligte Erweiterung (Linie Genf—Petit Saconnex) geltende und durch Bundesrathbeschluss vom 2. Mai 1890 verlängerte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, für die noch nicht in Angriff genommenen Linien nnd Theilstrecken um zwei Jahre, d. i. bis zum 29. April 1895, zu verlängern und den Bundesrath mit der Durchführung zu beauftragen.

— (Pfandrechtliche Sicherstellung eines Eisenbahnanlehens.) Die Gesellschaft der elektrischen Strassenbahn Stansstad—Stans ist beim schweizerischen Bundesrathe um pfandrechtliche Sicherstellung im ersten Range eines Anlehens von 120.000 Frcs. auf ihrer circa 3·6 km langen Linie von Stansstad nach Stans mit Zubehörden und Betriebsmaterial, jedoch mit Ausschluss der elektrischen Kraftanlage und Leitung bis zur Bahn, eingeschritten. Das Anlehen soll zur betriebstüchtigen Vollendung der Bahn verwendet werden. Soweit die Bahn auf der öffentlichen Strasse angelegt ist, ergreift das Pfandrecht ausser den Oberbaueinrichtungen lediglich das Recht zur Benützung der Strasse für den Bahnbetrieb nach Massgabe der cantonalen Bewilligung.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 24. bis zum 30. Juli.)

Adriatischer Dienst.

25. Juli, 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

26. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnnovo; Anschlues in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

27. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Messina", Capitän F. Goll, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

„ um 7½ Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste", Capitän E. Mazarevich, nach Venedig.

28. „ nm 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Thetis", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lnseinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosuizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Cnrzola, Orehich, Teretenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano nnd Perzagno.

29. „ um 7½ Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste", Capitän E. Mazzareoich, nach Veuedig.

„ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

30. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Malta", Capitän M. Nicolich, nach Dalmatieu und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pncischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

25. Juli, um 4 Uhr Nachmittage: Dampfer „Apis", Capitän G. Klansberger, nach Smyrna, mit Berührnug von Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candieu, Piräns, nnd Khios. Anechlnss in Smyrna nach Samos, Chesmè und Rhodus.

26. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Apollo", Capitän A. Florio, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräns, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen. Ferner nach Burgas, Costanza, Snlinà, Galatz und Braila. Es werdeu ansserdem auch Sendungen nach Tnltecha lsmail und Reni im Verbandverkehre via Galatz angenommen.

28. „ zu Mittag: Dampfer „Euterpe", Capitän B. Vidos, nach Alexandrieu, mit Berührnng von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodns. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung anf fremde Dampfer in Alexandrien.

29. „ nm 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Elektra", Capitän G. Bojanovich, nach Constantinopel mit Berührnng von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus nnd Dardanellen; Anschluse in Piräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffnng in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Snlinà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Kerasnud, Trapezunt, Batum und Odessa. Endlich nach Tultscha, lsmail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Brasilianischer Dienst.

25. Juli, Dampfer „Medusa", Capitän V. Gherzman, nach Santoe, mit Berührnug von Fiume, Pernambnco, Bahia und Rio Janeiro.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Auguet, zu Mittag: Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührnng von Brindisi, Port Said, Suez nnd Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan.

21. Auguet, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . . , nach Indien, China nnd Japan, mit Berührung von Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madrae und Calcntta, mit Ueberschiffnng anf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit dee Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Juli:

Localbahn Laibach-Stein. Für die Prioritätsactien lit. A und B fl. 5.— ö. W.

Eisenbahn Wittmannsdorf-(Leobersdorf-)Ebenfurth. fl. 5.— ö. W.

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. Für die Prioritätsactie fl. 6.— ö. W.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Gegen Dividendencoupon Nr. 22 der Stammactien lit. A fl. 2.50 ö. W., Nr. 20 der Stammactien lit. B fl. 2.50 ö. W., Nr. 4 der neu umgetauschten Stammactien lit. B. fl. 2.50 ö. W., Nr. 13 der noch circulirenden Prioritätsactien lit. A und B fl. 1·25 ö.W.

Localbahn Wels-Aschach. Gegen Coupon Nr. 9 fl. 2.— ö.W.

Ab 1. August:

Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. 5 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.36¼ ö. W., für je fl. 500 Capital fl. 11.81¼ ö. W., für je fl. 1000 Capital fl. 23.62½ ö. W.

Ungarische Staatseisenbahn-Anleihe 4½ pCt. in Gold. Für je fl. 100 Capital Francs 5.62·5.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten fl. 7.50 Silber.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäts-Obligationen. In Folge des mit dem für die Besitzer der dreipercentigen Prioritäts-Obligationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestellten Curator abgeschlossenen und durch die curatelsbehördliche Genehmigung Seitens des Handelsgerichtes Wien rechtskräftig gewordenen Uebereinkommens ddo. 27. Juni 1893 gelangen die laut Kundmachung vom 27. März 1893 den Einreichern der am 1. September 1892 fällig gewesenen Coupons obiger Prioritäten hinausgegebenen Restcoupons mit je 75 Centimes und die bisher noch nicht eingereichten Coupons per 1. September 1892 mit dem vollen Betrage von je Frcs. 7.50 zur Einlösung.

Verlosungen.

Am 27. April:

Grosswardeiner Locomotiv-Strassenbahn. Stammactien (Rückzahlung ab 2. Juni).

Am 22. Juni:

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten, Em. 1868, 1871, 1872, 4½ pCt. Gold-Prioritäten Em. 1882 (Rückzahlung ab 2. October).

Am 26. Juni:

Brassó (Kronstadt)-Haromszeker Localbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Csakathurn-Agramer Eisenbahn. 6 pCt. Gold-Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Matraer Localbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Nyiregyhaza-Mateszalkaer Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Am 27. Juni:

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 31. December).

Am 30. Juni:

Ruma-Vrdniker Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 31. December).

Am 1. Juli:

Barcs-Pakraczer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Lose. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten und 5 pCt. Prioritäten II. Em. v. J. 1871 (Rückzahlung ab 2. October).

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silber- und Gold-Prioritäten, Em. 1889 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1883 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Szomogy-Szobb-Barcser Vicinalbahn. Prioritäts-Actien.

Steiermärkisches Landes-Eisenbahn-Anlehen. 4 pCt. I. Serie (Rückzahlung ab 2. October).

Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn. Prioritäts-Actien. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Ungarische Ostbahn. Staats-Obligationen vom Jahre 1876 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Vinkovce-Brcskaer Localbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Rückzahlungen.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. II. und III. Em. (verlost am 1. Februar).

Ungarische Staatseisenbahn-Goldanleihe. 4½ pCt. v. J. 1889.

Abstempelung von Titres.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Die Besitzer der Prioritäts- und Stammactien dieser Gesellschaft werden aufgefordert, diese Titres durch Abstempelung bei der Oesterreichischen Länderbank in Wien oder der Böhmischen Unionbank in Prag, oder der Reichenberger Bank in Reichenberg in Uebereinstimmung mit den neuen Statuten zu bringen.

Generalversammlungen.

23. Juli: Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya.
31. „ Mährische Grenzbahn.
5. August: Ungarische Nordostbahn (ausserordentliche).
16. „ Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn (ausserordentliche).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Mährisch-schlesische Centralbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Mit 1. September 1893 tritt für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Erbersdorf - Würbenthal, Kriegsdorf-Römerstadt und Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals) einerseits und Stationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn via Erbersdorf, resp. Kriegsdorf, resp. Ziegenhals andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 15. Jänner 1891 aufgehoben wird.

Dieser neue Tarif, welcher geänderte reglementarische Bestimmungen, sowie geänderte Fahrpreise enthält, ist bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 18. Juli 1893. [619]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Böhmisch-Tiroler Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

Die im Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums vom 24. Juni 1893, Nr. 72, auf Seite 1179 verlautbarte Einführung des neuen Ausnahmetarifes für den Böhmisch-Tiroler Kohlenverkehr wird nicht am 1. August, sondern am 1. September 1893 erfolgen.

Ebenso werden Exemplare dieses Ausnahmetarifes erst am 15. August zur Ausgabe gelangen.

Wien, am 20. Juli 1893. [620]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Bayerischer Verband.

Einführung des Tarifnachtrages XV.

Mit 1. August 1893 gelangt der Nachtrag XV zu dem vom 1. Juni 1883 giltigen Gütertarif für den obbezeichneten Verband zur Ausgabe.

Derselbe enthält ausser diversen Ergänzungen und Berichtigungen Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Enschede (Niederl. Staatsbahn, bezw. Holländ. Eisenbahn) und Hoek van Holland (Holländ. Eisenbahn).

Wien, am 20. Juli 1893. [621]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Bayerisch-Belgisch-Englischer Güterverkehr.

Einführung des Tarifnachtrages XII.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1893 gelangt der Nachtrag XII zu dem vom 1. Juni 1883 giltigen Tarife für den obbezeichneten Güterverkehr zur Einführung.

Derselbe enlhält verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen.

Wien, am 20. Juli 1893. [622]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigungen.

In dem vom 1. Juni 1893 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Borstenvieh etc. des obgenannten Verbandes sind nachstehende Frachtsätze richtigzustellen:

Im Verkehre mit Steinfeld.

Seite 18 Budapest-Lipótváros, Rubrik „Nach dem Normalgewichte etc.“ ist der Frachtsatz 399 auf 309 richtigzustellen.

„ 21 Nagy-Károly, Rubrik „Pro m² Ladefläche für einen einfachen Kastenwagen etc.“ ist der Frachtsatz 1053 auf 1073 richtigzustellen.

„ 21 Piski, Rubrik „Trommel“ ist der Frachtsatz 3940 auf 3140 richtigzustellen.

„ 22 Vinkovce, Rubrik „Nach dem Normalgewichte etc.“ ist der Frachtsatz 406 auf 506 richtigzustellen.

„ 22 Vogány, Rubrik „Pro m² Ladefläche für einen einfachen Kastenwagen etc.“ ist der Frachtsatz 1151 auf 1113 richtigzustellen.

„ 22 Gunja-Brčka, Rubrik „Pro m² Ladefläche für einen einfachen Kastenwagen etc.“ ist der Frachtsatz 1073 auf 1076 richtigzustellen.

„ 22 Gunja-Brčka, Rubrik „Nach dem Normalgewichte etc.“ ist der Frachtsatz 490 auf 590 richtigzustellen.

„ 23 Banjaluka-Vorstadt, Rubrik „Pro m² Ladefläche für zwei Etagen eines Borstenviehwagens etc.“ ist der Frachtsatz 1643 auf 1743 richtigzustellen.

„ 23 Novi, Rubrik „Pro m² Ladefläche für zwei Etagen eines Borstenviehwagens etc.“ ist der Frachtsatz 1330 auf 1430 richtigzustellen.

„ 23 Prjedor, Rubrik „Pro m² Ladefläche für zwei Etagen eines Borstenviehwagens etc.“ ist der Frachtsatz 1442 auf 1542 richtigzustellen.

Im Verkehre mit Hetzendorf.

Seite 27 Ogulin, Rubrik „für die Benützung der Trommel“ ist der Frachtsatz 1032 auf 504 richtigzustellen.

„ 28 Budapest S. B., Rubrik „pro m² Ladefläche für zwei Etagen eines Borstenviehwagens etc.“ ist der Frachtsatz 857 auf 924 richtigzustellen.

„ 28 Budapest S. B., Rubrik „für die Benützung der Trommel“ ist der Frachtsatz 238 auf 1160 richtigzustellen.

„ 28 Budapest S. B., Rubrik „nach dem Normalgewichte etc.“ ist der Frachtsatz 633 auf 293 richtigzustellen.

Die Erhöhungen treten mit Giltigkeit vom 5. September 1893 in Wirksamkeit.

Wien, am 22. Juli 1893. [623]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreis-Ermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya.

Anlässlich der in der Zeit vom 8. bis inclusive 15. August, dann vom 3. bis incl. 8. September 1893 nach Kalwarya stattfindenden Wallfahrten werden in

sämmtlichen Stationen und Haltestellen der Strecke Friedek-Mistek — Bielitz — Kalwarya-Zebrzydowska, sowie in den Stationen Saybusch-Zabłocie, Lodygowice und Dzieditz zu den fahrplanmässigen Personenzügen besonders ermässigte Fahrkarten für einfache Fahrten nach und von Kalwarya-Zebrzydowska, ferner Tour- und Retourkarten nach Kalwarya-Zebrzydowska mit fünftägiger Giltigkeitsdauer ausgegeben.

Ausserdem verkehrt am 15. August und am 8. September 1893 ein Separat-Personenzug, Abfahrt Bielitz 5 U. 55 M. Früh, Ankunft Kalwarya-Zebrzydowska 8 U. 33 M. Früh und Abfahrt Kalwarya-Zebrzydowska 2 U. Nachm., Ankunft Bielitz 4 U. 35 M. Nachm., zu den gleichen ermässigten Fahrpreisen.

Das Nähere ist aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 22. Juli 1893. [624]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Haltestelle „Guttenfeld".

Am 1. August 1893 wird die zwischen der Station Neusiedl-Dürnholz und der Haltestelle Bratelsbrunn der Linie Lundenburg—Zellerndorf gelegene Haltestelle „Guttenfeld" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Das Nähere hierüber ist aus der affichirten Kundmachung, bezw. aus den für das Hauptbahnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geltenden Tarifen zu ersehen.

In der Haltestelle Guttenfeld werden die zwischen Lundenburg und Neusiedl-Dürnholz, bezw. Zellerndorf verkehrenden gemischten Züge Nr. 626, 625, 616 und 632 je eine Minute, die gemischten Züge Nr. 623, 618 und 617 nur bedingt zur Aufnahme und zum Absetzen von Reisenden anhalten.

Die Abfahrtszeiten dieser Züge von Guttenfeld sind aus dem affichirten Fahrplanplacate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Mai 1893 zu entnehmen.

Wien, am 22. Juli 1893. [625]

Sonstige Nachrichten.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. (Einführung des Nachtrages I.) Am 10. August 1893 n. St. (29. Juli a. St.) tritt zu dem Tarife für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr der 1. Nachtrag in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für Torfstreu und Torfmull, sowie für Futtermittel von Sosnowice W. W. und I. D. E. nach den Verbandsstationen der Preussischen und Sächsischen Staatshahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Oldenhurgischen Eisenhahn, der Pfälzischen Bahnen, der Hessischen Ludwigs- und der Lübeck-Büchener Eisenhahn, sowie nach einigen Gemeinschaftsstationen der Main-Neckar-Bahn, der Grossh. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Bayerischen und Badischen Staatsbahnen, sowie der Breslau-Warschauer Bahn enthält. Druckexemplare des Tarifnachtrages sind von den Verbandsstationen kostenfrei zu beziehen.

Bau-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen herzustellenden Vorortelinie der Wiener Stadthahn, ist die Ausführung der Unterbauarbeiten im 13. Baulose im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arheiten im 13. Lose (lang 1·711 m zwischen Neustiftgasse und Nussdorferstrasse) betragen 995.822 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fach-Ahtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung, Section Vorortelinie (XV. Bezirk, Bahngasse Nr. 1) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt, spätestens his 29. Juli 1893, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer, alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit hezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, hei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschriehen wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadinms erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offert-Grundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Juli 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtiget die Lieferung nachhenannter Wagenräderpaare im öffentlichen, allgemeinen Offertwege zu vergeben:

18 Stück Speichenräderpaare, Gruppe VIII;
38 „ „ „ XXIII.

Sämmtliche Räderpaare sind mit Radreifen und Achsen aus Martinstahl zu versehen, die Radreifen sind nach System Glück-Carant zu befestigen. Die Herstellungsart der Räder ist im Offerte anzugeben und werden ausser geschmiedeten Radsternen anch gepresste und gewalzte Radscheiben angenommen.

Die Lieferung der Räderpaare hat auf Grund der bezüglichen Lieferbedingnisse und Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatshahnen zu erfolgen, welche hei der Unter-Abtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrations-Gebäude nächst dem Westbhf.) eingesehen und gegen Vergütung der Kosten hehoben werden können.

Für die vorgenannte Lieferung werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift „Offert auf Lieferung von Räderpaaren" bis zum 1. August 1883, Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotocolle der k. k. General-Direction übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselhen Tage um 1 Uhr Nachmittags im Bureau der Unter-Abtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselhen beizuwohnen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferbedingnisse und Zeichnungen der Offerte beigeschlossen sein (Offertbeilagen müssen per Bogen mit je 50 kr. Stempel versehen sein). In dem Offerte sind die Preise per Räderpaar einschliesslich aller Gebühren und Spesen, franco einer zu bezeichnenden Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der kürzeste Liefertermin anzugeben.

Die k. k. General-Direction hehält sich vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, im Juli 1893.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1509	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Fensterglas (ungeschliffene Glastafeln), verpackt, aus Poe. G 14 der Güter-Classification dee Tarif Theil I	Bleistadt	Bielitz Oswięcim Sayhusch-Zahlocie Krakau Lemberg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. August 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Besteht kein directer Tarif	V e r s c h i e d e n	kr. 149·2 151·4 153·8 165·6 224·3	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		
				Falkenau a. d. Eger	Bielitz Oswięcim Sayhusch-Zahlocie Krakau Lemberg					146·6 148·8 151·2 163·0 221·7				
				Zieditz	Bielitz Oswięcim Sayhusch-Zablocie Krakau Lemberg					147·2 149·4 151·8 163·6 222·3				
				Radnitz	Bielitz Oswięcim Sayhusch-Zablocie Krakau Lemberg					128·1 130·3 132·7 144·5 203·2				
				Furth i. W.	Bielitz Oswięcim Sayhusch-Zablocie Krakau Lemberg					141·1 143·3 145·7 157·5 216·2				
				Taus	Bielitz Oswięcim Sayhusch-Zablocie Krakau Lemberg					137·1 139·3 141·7 153·5 212·2				
				Pileen	Bielitz Oswięcim Sayhusch-Zablocie Krakau Lemberg					128·1 130·3 132·7 144·5 203·2				
				Třemoschna	Bielitz Oswięcim Sayhusch-Zablocie Krakau Lemberg					134·1 136·3 138·7 150·5 209·2				
1510	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz dee Ausnahmetarifes 6 a im Sächsisch-Oesterr. Verbands-Güter-Verkehre	K o r n i t z	Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt Dresden-Neustadt (L. und Sch. B.) Sohland	Der im Verbandstarif für die Anwendung dee Ausnahmetarifes 6 a giltigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis zur Einführung im Tarifwege	Localtarife	Besteht kein directer Tarif	Pfge. 127 129 130 125		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	1511	1512	1513	1514
Die Publication erfolgt	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr. Nordwestbahn**	**Buschtěhrader Eisenbahn**	**Südbahn-Gesellschaft**
von der Namen der	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Güter des Specialtarifes 3	Maschinen, zerlegt, und Maschinentheile		
für die Transportstrecke von	Wagram	Dresden-Elbkai / Schönprieseu-Umschlag / Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Anssig-Landungsplatz	Braunkohle ale Frachtgut	Mineralkohle
für die Transportstrecke nach	Oberlaa / Lanzendorf-Pellendorf	Lieben Oe.N.W.B. und St.E.G.	Brnch, Dux-Liptitz, Kosten, Obergeorgenthal, Ober-Lentensdorf, Oesegg, Roseuthal-Granpeu und Teplitz-Waldthor	Graz S.B.
oder vice versa			bayerischen Stationeu des Absohnittes II des nachgenannten Tarifes, sowie nach Schwandorf, Senbersdorf, Adelechlag, Donauwörth und den eüdlich hievon gelegeneu hayerischen Stationen des Tarifabschnittee I	Lehring
bei Erfüllung nachstebender specieller Bedingungen	Anfgahe in vollen Wagenladnngen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigeu Tarifbestimmungen	Bei Aufgahe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachthrief und Wagen, nnd zwar für mindestens 5000 kg	Beförderung via Eger, anf deu Frachthriefen ist vorznschreiben: znm directen Frachtsätze via Komotau—Eger zn befördern	Frachtzahlnug mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- nnd Abladen hat dnrch die Partei zu erfolgen
und gilt in der Zeit	Bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	14 Tage nach erfolgter Puhlicatiou bis anf Weiteres, längsteus bis Ende December 1893	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. Septemher 1893	Bis anf Widerruf, längetens aber bis Ende December 1893
Tarif, anf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarife	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Oeeterr.-Ungarisch-Bayerischer Verbands-Gütertarif (Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif) Theil V — Heft 1 vom 1. Novemher 1890 nebst Nachtrag I—IV	Localtarif
Bezeichnung	Bestehen keine directeu Frachtsätze	108 / 67 / 72	Frachteätze des vorgenannten Tarifes	22 Heller
Frachtsatz per 100 kg	kr. ö. W. 13·6 / 17·4	85**) / 40*) / 45*)	Frachteätze des vorgenannten Tarifes abzüglich 3 Mark für 10000 kg	16 Heller
Zugestandener Frachtsatz		23 / 27 / 27	3 Mark für 10000 kg	6 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze				
per 100 kg		Pfennige		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Rückvergütung	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf deu Namen des Reclamanten als Empfänger lautendeu Original-Frachtbriefe für den Bahntransport ab Umschlageplatz nnd der Schiffsconnossemente für die Verschiffnng per Elbe ab Hambnrg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlicheu Rückvergütnngsstempel tragen dürfen, siud längstens his Ende März 1894 in Vorlage zu bringen	Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 31. December 1893	
Besondere Bemerkungen		*) In dieseu Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfge. pro 100 kg hei Lanhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und hei Anssig-Landungsplatz **) Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermässigt sich dieser Frachtsatz bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen um 4 Pfennige pro 100 kg	Die Sendungen müssen für die Einrichtung der neuen Fabrik der Firma M. Grab Söhne bestimmt sein nnd müssen die Frachtbriefe eine bezügliche Bestätigung Seitens des Stationsvorstandes über die thatsächliche Verwendung enthalten.	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1515	**Südbahn-Gesellschaft**													
	Am Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest und Finme (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export ans Ungarn betheiligten Verwaltungen													
			Kalisalz zum Düngen	Pottasche und krystallisirte Soda										
			Gyór (Raab) (über Triest seewärts)											
			Constantinopel, Dedeagatsch und Salonik											
			a) Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen											
			Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893											
	Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Levantetarifes über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. Jänner 1892 für den Export ans Ungarn													
	Directe Frachtsätze bestehen nicht													
	a) 161 b) 147 c) 123	a) 212 b) 185 c) 135 Gulden österr. Währ. Gold												
	Verschieden													
	Im Kartirungswege													
1516	**Südbahn-Gesellschaft**													
			Futterstoffe, als: Heu und Stroh, Kleehen, Kleie, Futterkräuter, Futterrüben, Oelknchen, Oelkuchenmehl, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Schlempe, Spülicht und Treberu											
			Anf den österreichischen Linieu der Südbahn und auf der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahu											
			Bei Aufgabe in Mengen von 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlnug für dieses Gewicht. Das Anf- und Abladen der Sendungeu hat durch die Parteien zu erfolgeu											
			Bis anf Widerrnf längstens aber bis Ende October 1893											
	Localtarif													
	Verschieden													
	0·2 Heller pro 100 kg und 1 km mit der Beschränkung, dass diese Frachtberechnung nur insolange platzzugreifen hat, als nicht ein 50%iger Nachlass von den normalen Tarifen pro Wagen einen höheren Einheitssatz, bezw. Gesammtfrachtsatz ergibt, in welchem Falle die 50%ige Ermässigung zur Anwendung gelangt													
	Im Kartirungswege													
	Diese Frachtbegünstigung hat nur für jene Futtersendungen Giltigkeit, welche auf Grnnd eines von dem betreffenden Gemeindeamte ausgefertigten und durch die k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigten Cumulativ-Bestellzettels zur Aufgabe gelangen. Dieser Cumulativ-Bestellzettel hat nebeu der deutlichen Angabe des Nameus des Landwirthes, der Gattung und Menge des zu beziehenden Futterstoffes, auch die ausdrückliche Verpflichtnng zu enthalten, dass das bezogene Futterquantum nur an den genannten Landwirth zur Fütterung des demselben gehörigen Viehstandes abzugeben ist													
1517	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**													
			Schleifholz der Position H 20, Punkt 8, der Güterclassification des Tarifes, Theil I											
			Allen im Abschnitte A des Local-Gütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, benannten Stationen											
			Timmelkam											
			Bis 4 m Länge mit einem beliebigen Durchmesser, über 4 bis 6 m Länge mit einem Maximal-Durchmesser von 25 cm; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des zur Verladung benützten Wagens und Bezug durch eine Cellnlose- oder Holzpapierstoff - Fabrik in der Station Timmelkam											
			Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893											
			Localtarif											
			Classe C											
			Ansnahmetarif I											
			Verschieden											
			Im Kartirungswege											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1518	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Parquetten, fertige u. Parquetteriewaaren als Frachtgut	Nussdorf	Bregenz transit	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch den Absender, bezw. Empfänger oder auf Kosten derselben zu erfolgen. Einhaltung der auf Seite 6 des vom 1. December 1888 giltigen Tarifes, Theil II, 1. Heft des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes enthaltenen Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze im Verkehre mit Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit	Vom 1. August 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1893	Tarif, Theil II, 1. Heft des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. December 1888	Bestehen keine	Cents. 307		Im Kartirungswege		
					Buchs transit					298				
					St. Margrethen transit					311				
					Lindau transit					307				
				Wien K.E.B.	Bregenz transit					302				
					Buchs transit					296				
					St. Margrethen transit					302				
					Lindau transit					302				
				Wien K.F.J.B.	Bregenz transit					311				
					Buchs transit					302				
					St. Margrethen transit					311				
					Lindau transit					311				

1519 **Ergänzung.** K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.

In der Publication in Nr. 147 ex 1892 dieses Blattes erhalten die unter der fortlaufenden Nummer 2331 in den Rubriken 11, betitelt „Zugestandener Frachtsatz" und 14, betitelt: „Bezeichnung der Documente, u. s. w." verlautbarten Bestimmungen folgenden Wortlaut:

1520	Oesterr. Nordwestbahn		Leinenwaaren	Liebau	Wien Praterquai	Bei Aufgabe von 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief und Zahlung der Fracht hierfür	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Oesterr. Donau-Umschlags-Verkehr via Wien, bezw. via Korneuburg vom 1. April 1893	232 Centimes	220 Centimes	12 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis Wien und der Nachweis-Documente über die Weiterbeförderung nach dem Oriente, bis längst. Ende März 1894	

Bis zur Ausgabe neuer directer Tarife werden in solchen Relationen, deren Frachtsätze in Folge der Einführung eines ermässigten Ausnahmetarifes auf den preussischen und sächsischen Staatsbahnen, sowie auf den Reichsbahnen durch Umkartirung in den österr.-preussischen und in den österr.-sächsischen Grenzstationen unterhoten werden, ferner für eingelagerte Sendungen, für welche die Herstellung der directen Frachtsätze im Wege der Reexpedition erfolgt, die nachweisbar niedrigsten Umkartirungstaxen, gekürzt um 3 Pfge. für 100 kg bewilligt

Gegen Original-Frachtbriefe, welche innerhalb 6 Monaten, vom Tage der Aufgabe der Sendungen, der General-Direction der königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in München, durch deren Vermittlung die Frachtrückvergütung erfolgt, vorzulegen sind

Druckfehler-Berichtigung. Buschtéhrader Eisenbahn. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 83 vom 20. Juli d. J., unter fortlaufender Nr. 1487 veröffentlichten Kundmachung soll es in der Rubrik „zugestandener Frachtsatz" richtig 0·13 Kreuzer anstatt 13 Kreuzer pro 100 kg und 1 km etc. heissen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 86. Wien, 27. Juli 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eine Aluminium-Naphta-Yacht. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 8. Juli 1893, Z. 27.011, an die Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als derzeit vorsitzende Verwaltung in den Conferenzen der österr. Eisenbahn-Directoren, betreffend die Closeteinrichtungen bei den Aborten der Eisenbahn-Personenwagen.

Die mit den Closeteinrichtungen bei den Aborten der Eisenbahn-Personenwagen bisher gemachten Erfahrungen haben gelehrt, dass dieselben unter normalen sanitären Verhältnissen ihren Zweck, die in die Aborte gelangenden Flüssigkeiten und Dejecte aus denselben rasch zu entfernen und erstere reinzuhalten, vollkommen entsprechen; anders verhält es sich hiermit aber während einer Cholera-Epidemie.

Es kann nämlich angenommen werden und ist dies auch durch die Erfahrung vielfach bestätigt worden, dass während des Herrschens der Cholera die Eisenbahnen, bezw. die in den Personenwagen untergebrachten Aborte auch von Personen benützt werden, welche — wenn auch meist nur in leichterem Grade — bereits an Cholera erkrankt sind, und gelangen in solchen Fällen die Dejecte dieser Kranken bei der dermal angewendeten Construction der Aborte unmittelbar auf den Bahnkörper.

Wenn sie daselbst auch häufig liegen bleiben und durch Eintrocknen schliesslich unschädlich werden, so ist andererseits doch die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass sie vom Regen weggeschwemmt, entweder in undichte oder schlecht verwahrte Brunnen in der Nähe des Bahnkörpers oder in Wasserläufe gelangen, deren Wasser zu Haushaltungszwecken verwendet wird und auf diese Weise Anlass zu neuen Infectionen geben.

Auch die mit h. o. Erlasse vom 8. August 1892, Z. 38.905 (Verordnungs-Blatt Nr. 98 ex 1892) getroffene Anordnung, wonach das Streckenpersonale die auf dem Bahnkörper vorgefundenen Dejecte zu beseitigen und gründlich zu desinficiren hat, kann als eine ausreichende Massregel aus dem Grunde nicht angesehen werden, weil die Dejecte bei Regenwetter bis zur Ankunft des vorerwähnten Personals schon längst weggeschwemmt sein können.

Um nun diese in sanitärer Beziehung wichtige Frage einer zweckdienlichen Lösung zuzuführen, wurde das Gutachten des Obersten Sanitätsrathes in der Richtung eingeholt, welchen Anforderungen vom sanitären und hygienischen Standpunkte die Aborte in den Eisenbahn-Personenwagen zu entsprechen hätten.

In dem nunmehr vorliegenden Gutachten spricht sich der Oberste Sanitätsrath dahin aus, dass in den von choleraverdächtigen Personen benützten Eisenbahnwagen die Dejecte dieser Personen, sowie die durch letztere verunreinigten Stellen der Aborte in der Weise desinficirt werden müssen, dass der Zweck der Desinfection, nämlich die Abtödtung der Cholerabacterien, vollkommen sicher erreicht werde. Dies sei aber nur dann zu erwarten, wenn die Desinfectionsmittel mit den Dejecten gut vermengt werden und längere Zeit mit denselben in Berührung bleiben.

Diese beiden Bedingungen dürften nach Anschauung des Obersten Sanitätsrathes am ehesten durch Anbringung von Reservoirs unter den Abfallrohren der Aborte zu erfüllen sein.

In diesem Falle könnte die Desinfection der Dejecte noch während der Fahrt erfolgen, wenn in das Reservoir schon von vorneherein eine genügende Menge mit Desinfectionsmitteln gemengter Torfmull gebracht würde; die während der Fahrt stattfindende Erschütterung des Reservoirs würde auch eine gleichmässige Vermischung der Dejecte mit dem Torfmull bewirken, oder es könnten in dem Reservoir die Dejecte blos aufgefangen und entweder in Zwischenstationen oder erst nach Beendigung der Fahrt einer gründlichen Desinfection unterzogen werden.

In letzterem Falle müsste aber dafür vorgesorgt sein, dass die Reservoirs eine genügende Capacität und einen derartigen Verschluss besitzen, dass weder während der Fahrt, noch beim Transporte der Reservoirs ein Verspritzen oder Verschütten ihres Inhaltes stattfinden könnte.

Anlangend die Desinfection der Abortschale selbst, so würde hiezu eine Spülung mit Desinfectionsflüssigkeit ausreichen, welche nach jedesmaliger Benützung des Abortes, am besten durch einen automatisch wirkenden Mechanismus, zu geschehen hätte.

Von der Empfehlung einer bestimmten Closeteinrichtung, bezw. der technischen Details einer solchen, hat der Oberste Sanitätsrath Umgang genommen und die Art der näheren Ausführung der Closets den technischen Eisenbahnorganen überlassen, hiebei jedoch gleichzeitig dem Wunsche nach Einführung von Closeteinrichtungen in den Aborten aller Wagenclassen Ausdruck gegeben.

Von dem vorstehenden Gutachten, welches die Zustimmung des k. k. Ministeriums des Innern als der Obersten Sanitätsbehörde erhalten hat, wird die geehrte Verwaltung mit der Einladung in Kenntniss gesetzt, diesen Gegenstand zur Erzielung eines gleichartigen Vorgehens aller österr. und ungar. Eisenbahn-Verwaltungen auf die Tagesordnung der nächsten gemeinsamen Eisenbahn-Directoren-Conferenz zu setzen und über das Resultat der hierüber einzuleitenden Studien und Versuche bei gleichzeitiger Stellung concreter Anträge mit möglichster Beschleunigung anher Bericht zu erstatten.

Die übrigen Eisenbahn-Verwaltungen werden von dem Inhalte dieses Erlasses durch Veröffentlichung desselben im h. o. „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“ in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 8. Juli 1893.

Der k. k. Handelsminister:
Bacquehem m. p.

Anrechnung der $1^1/_2$fachen Länge bei Bemessung der Tarifgebühren für Strecken mit Steigungen von $15^0/_{00}$ und darüber auf der Localbahn Wels—Unter-Rohr.

Das Handelsministerium hat gestattet, dass auf der Localbahn Wels—Unter-Rohr bei Steigungsverhältnissen von $15^0/_{00}$ und darüber der Berechnung der Tarifgebühren die $1^1/_2$fache Länge der fraglichen Steigungen und Gefälle zu Grunde gelegt werde.

Wien, am 12. März 1893. Z. 50.441 ex 1892.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 18. Juli 1893, Z. 14.274/I, an die Verwaltungen der österr. Privateisenbahnen, betreffend die Ausdehnung der Bestimmungen wegen Anbringung von Geländern bei Brücken auf andere, eine Absturzgefahr in sich bergende Eisenbahn-Bauwerke.

Im Interesse der persönlichen Sicherheit des Bahnpersonals, aber auch des die Bahnen benützenden Publicums scheint es geboten, die Bestimmungen des § 5, lit. e, der h. Handelsministerial-Verordnung vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, betreffend die Anbringung von Geländern bei Brücken, auf alle jene Eisenbahn-Bauwerke (überschüttete Objecte, Stütz- und Futtermauern, Steinsätze u. dgl.) auszudehnen, welche für längs der Bahn gehende Personen eine Absturzgefahr in sich bergen. Hiebei könnten bei den überschütteten Objecten auch Abfriedungen seitlich des Bahnplanums an die Stelle der Geländer treten, und hätte sich die in dem genannten Paragraphe normirte Länge von 20 m auf die Länge der Objectsstirne, resp. die Länge der Deckschaar zu beziehen.

Aus demselben Grunde müssen auch alle innerhalb der äussersten Weichen einer Station oder Haltestelle gelegenen derartigen Bauwerke, gleich den offenen Objecten, mit Geländern oder Abfriedungen versehen werden, wenn nicht schon durch die etwa bestehenden Stationseinfriedungen die Absturzgefahr beseitigt wird.

Das Gleiche würde endlich bei allen anderen ausserhalb der Stationen und des durch die Brücken-Verordnung normirten Bereiches liegenden Bauwerken dann der Fall sein, wenn bei ihnen die Gefahr eines Absturzes vorhanden ist.

Um nun die Tragweite einer in dieser Hinsicht etwa zu treffenden Verfügung ermessen zu können, scheint es vorerst wünschenswerth, die annäherungsweisen Kosten der im Rahmen der vorstehenden Ausführungen zu bewirkenden Herstellungen kennen zu lernen.

Die geehrte Verwaltung wird daher eingeladen, diesen Kostenbedarf rücksichtlich der im dortigen Betriebe befindlichen Bahnlinien ermitteln zu lassen und mit thunlichster Beschleunigung, spätestens aber bis 1. September 1893, hieher bekanntzugeben.

Hiebei wolle sich die geehrte Verwaltung von vorstehenden Ausführungen und von der weiteren Annahme leiten lassen, dass die Geländer, resp. Abfriedungen in der Höhe der Schwellenoberfläche, bezw. der Bahnkrone und in einer solchen Entfernung vom Geleisemittel anzubringen sein würden, dass zwischen denselben und den Fahrbetriebsmitteln jederseits ein Zwischenraum von mindestens 0·6 m verbleibt, wobei die Neigung der Fahrbetriebsmittel in gekrümmten Geleisestrecken durch entsprechende Hinausrückung der Geländer zu berücksichtigen wäre.

Wien, am 18. Juli 1893.

Lilienau m. p.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. August 1893 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Wien, am 24. Juli 1893.

Eine Aluminium-Naphta-Yacht.

Von dem Dynamitfabrikanten Nobel ist bei der Firma Escher, Wyss & Comp. in Zürich eine Aluminium-Yacht bestellt worden, deren Kessel mit Naphta geheizt wird. Dieses Fahrzeug ist nach den Angaben des „Engineering" 13·10 m lang, 1·83 m breit, und besitzt im Süsswasser den Tiefgang von 0·65 m. Der Rumpf besteht aus luftdicht abgeschlossenen Abtheilungen, welche das Boot unsinkbar machen. Dasselbe zeichnet sich durch eine bedeutende Stabilität und elegante Formen aus. — Der Vordersteven ist sehr scharf construirt, das Heck ist elliptisch.

Der Körper der Yacht, deren Aussenhaut keinen Anstrich besitzt, wiegt nur $1^1/_2$ Tonnen, woraus man auf die ungemein leichte Construction derselben schliessen kann. Der Kiel und die beiden Steven sind aus geschmiedetem Aluminium in den Dimensionen von 203 × 25 mm hergestellt. Die von einander durchgehends 405 mm abstehenden Spanten besitzen im Maschinenraume die Stärke von 37 × 37 × 6 mm, sonst aber nur von 25 × 25 × 1·6 mm. Die Beglattung ist 2·4 bis 3·1 mm stark; die Zahl der ebenfalls aus Aluminium bestehenden Nieten beträgt 15.000. Ausser den Theilen des Schiffskörpers sind auch andere Gegenstände aus Aluminium erzeugt, für welche dieses Metall verwendet werden konnte: das Steuer, die Zeltständer, die Flaggenstöcke u. s. f. Die 2·4 m lange, aus Weidengeflecht hergestellte abnehmbare Cabine erstreckt sich über die ganze Breite der Yacht und wiegt blos 39 kg.

Am Vorschiffe ist das aus Nickel construirte Compasshäuschen angebracht. Die Takelung besteht aus zwei Pfahlmasten mit Gaffelsegeln und einem Bugspriet mit Klüver; das stehende Tauwerk ist aus Aluminiumdraht, das laufende hingegen aus Manilahanf hergestellt. Zur Bedienung der Steuerung ist ein Handrad gewählt worden.

Die Maschine des Fahrzeuges, welche soweit als möglich nach rückwärts verlegt wurde, besteht aus drei einfach wirkenden, senkrechten, nach abwärts arbeitenden Cylindern und ist in einem eigenen Kasten untergebracht. Der Kasten für die Ventilsteuerung, welche mittelst Uebersetzungen von der Propellerachse betrieben wird, befindet sich oberhalb der Cylinder. Der Kessel liegt auf dem die Maschine abschliessenden Kasten und besteht aus einem spiralförmigen Kupferrohre, das einem inneren Drucke von 17 kg pro Quadratcentimeter widerzustehen vermag. Diese Spiralröhre ist von einem cylindrischen Metallgehäuse umgeben; am Boden desselben befinden sich zwei Brenner für Naphta und im Deckel ist ein Schlot angebracht.

Wenn die Maschine im Betriebe ist, so wird das Naphta mittelst einer Pumpe aus dem Reservoir entnommen, welches in einer wasserdichten Abtheilung am Buge eingeschlossen ist, und nach dem unteren Ende der oberwähnten spiralförmigen Röhre geleitet, in welcher die Verdampfung des Naphta vor sich geht. Der Dampf wird einestheils durch ein senkrechtes, abwärts führendes Rohr zu den drei Cylindern, anderentheils aber zu einem Injector, der ihn mit Luft mengt, und hierauf zu dem grösseren der beiden Brenner geführt. Der Dampf, welcher die Maschine arbeitsleistend passirt, wird in ein ausserbords gelegenes Rohr geleitet und von dort, nachdem die Condensation erfolgt ist, wieder zum Hauptreservoir zurückgepumpt.

Um die Maschine in Betrieb zu setzen, wird vorerst Luft in das Naphtareservoir eingepumpt; sodann öffnet man, sobald der nothwendige Druck vorhanden ist, ein Absperrventil, welches den Brennstoff vom Reservoir zum kleineren Brenner leitet und die demselben entsteigenden Dämpfe anzündet. Hierauf wird mittelst einer eigenen Pumpe Naphta in das spiralförmige Kupferrohr gepumpt, wo die Verdampfung beginnt. Nachdem die nothwendige Spannung erzielt worden ist, öffnet man das zum Injector führende Ventil, woselbst der Dampf Luft an sich reisst und so in den grossen Brenner gelangt. — Als Material für die Maschine wurde mit Ausnahme des mehrgenannten Spiralrohres, der Kurbel und der Schraubenachse durchgehends Aluminium benützt.

Die am Züricher See stattgefundene Probefahrt des in Rede stehenden Bootes ergab die Geschwindigkeit von 13 km pro Stunde, der Naphtaverbrauch betrug hiebei 7·94 kg.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Böhmische Nordbahn. (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Weichensicherungsanlage in Bensen.) Das Project für die Weichensicherungsanlage in der Station Bensen wurde genehmigt. [18. Juni, Z. 31.548.]

— (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Wächterhaus-Erweiterung in Stranow-Krnsko.) In der Station Stranow-Krnsko wird behufs Vergrösserung der Wohnräume des Wächterhauses eine Adaptirung vorgenommen. [27. Juni, Z. 33.428.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Wasserleitung in Mostau-Nebanitz.) In der Station Mostau-Nebanitz wird eine Quellwasserleitung hergestellt. [1. Juli, Z. 34.369.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag—Furth: Requisitenhütte in Prag.) In der Station Prag wird für Zwecke des Kohlenhändlers Josef Kozlik eine Requisitenhütte aufgestellt. [27. Juni, Z. 33.425.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erweiterung der Telephonanlage in der Station Lundenburg.) Es hat sich die Northwendigkeit herausgestellt, die in der Station Lundenburg bestehende Telephon-Anlage durch eine neue telephonische Verbindung zwischen der Verkehrs-Kanzlei und der Zugbegleiter-Kaserne zu dem Zwecke zu ergänzen, um eine raschere Avisirung und Herbeirufung des Zugbegleitungs-Personales zu ermöglichen. Diese Telephonlinie kann ausserdem für alle dienstlichen Mittheilungen benützt werden; dagegen ist die Benützung derselben durch fremde Personen oder für private Zwecke verboten. Die k. k. General-Inspection hat den, die Vorschriften über die Benützung der Telephonlinie zwischen der Verkehrs-Kanzlei und der Zugbegleiter-Kaserne enthaltenden Anhang I zur Special-Instruction für die zu Zwecken des Verkehrsdienstes in der Station Lundenburg errichteten Telephon-Correspondenzlinien genehmigt. [16. Juli, G.-I.-Z. 13.473.]

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft. (Anschaffung von Locomotiven.) Das Handelsministerium hat den von der Direction der Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft vorgelegten Constructionsplan für zwei neu anzukaufende Schmalspur-Locomotiven, welche für den Verkehr auf den schmalspurigen Werksgeleisen bestimmt sind, genehmigt. [Z. 29.061.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Anschaffung von Personenwagen.) Das Handelsministerium hat die von der Verwaltung der Eisenbahn Wien-Aspang in Aussicht genommene Anschaffung von 5 Intercommunicationswagen, u. zw. 4 ohne und 1 mit Bremse, nach der mit dem Erlasse vom 8. April 1892, Z. 16.836, genehmigten Type zur Kenntniss genommen. Diese Wagen werden in einer inländischen Fabrik erbaut. [Z. 35.818.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Balaton - Szt. György — Somogy - Szobb. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny“ Nr. 81 vom 7. Juli 1893 und dessen darauf folgende Nummern (bis Nr. 85) verlautbart den Wortlaut der vom kgl. ungar. Handelsminister mit Erlass vom 8. Juni 1893, ad Z. 37.781 ex 1891, dem Grafen Julius Széchényi und dem Grafen Emerich Hunyady verliehenen Concession für die als normalspurige Localbahn zu erbauende Eisenbahn Balaton - Szt. György — Somogy-Szobb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 46 ex 1893). Das effective Baucapital dieser von der Station Balaton-Szt. György der Linie Budapest — Kanisza — Pragerhof der Südbahn-Gesellschaft und von der in ihrem Betriebe stehenden Linie Balaton-Szt. György—Keszthely abzweigenden und diese über Balaton - Keresztur, Kéthely, Marczali, Mesztenyö, Böhönye und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Bajom in der Station Somogy-Szobb mit der Hauptlinie Budapest — Dombovár — Zákány — Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatshahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Somogy-Szobb—Barcs verhindenden, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1881 zu erhauenden, 58·6 km langen Linie ist mit 1,563.000 fl. bemessen. Als Stationen, hezw. Haltestellen sind bestimmt:

1. die entsprechend zu erweiternde und für den gemeinsamen Betrieb mit der Südbahn einzurichtende Ausgangsstation Balaton-Szt. György;
2. Balaton-Keresztur, 330 m lang, für den gesammten Verkehr;
3. Balaton-Ujlak, 150 km lang, als Haltestelle, Ausweiche und Verladestelle für Wagenladungsgüter;
4. Kéthely, 330 m lang, für den gesammten Verkehr;
5. Marczali, 400 m lang, für den gesammten Verkehr, auch Wasserstation;
6. Gyóta, 150 m lang, als Haltestelle, Ausweiche und Verladestelle für Wagenladungsgüter;
7. Mesztegnye, 330 m lang, für den gesammten Verkehr;
8. Böhönye, 440 m lang, für den gesammten Verkehr, auch Wasserstation;
9. Seges-Bogát, 150 m lang, als Haltestelle, Ausweiche und Verladestelle für Wagenladungsgüter;
10. Segesd, 330 m lang, für den gesammten Verkehr;
11. die entsprechend zu erweiternde und für den gemeinsamen Betrieb mit den kgl. Ungarischen Staatsbahnen einzurichtende Endstation Somogy-Szobb.

Ausfuhrverbot für Futterstoffe aus den Gebieten der Länder der Stefanskrone. (Ministerial-Erlass.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit dem Minister der Finanzen und des Handels sowohl, als mit den betheiligten Ministerien der österreichischen Reichshälfte, eine vom 20. Juli datirte Verordnung erlassen, welcher zufolge die Ausfuhr von speciell bezeichneten Futterstoffen bis auf Weiteres eingestellt wird. Dieser Erlass lautet:

„Auf Grund Beschlusses des ungarischen Ministerrathes und im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. österreichischen Ministerien wird die Ausfuhr von Heu, frischen und getrockneten Futterkräutern aller Gattungen, Stroh und Häcksel (Häckerling) über sämmtliche Grenzen des österreichisch-ungarischen Zollgebietes verboten. Dieses Ausfuhrverhot tritt mit dem Tage, an welchem dasselbe den einzelnen Zollämtern bekannt wird, in Wirksamkeit und bleibt bis auf Widerruf in Kraft. Sendungen von den obbezeichneten Artikeln, welche nachweislich bis 20. Juli 1893 zum Transport ins Ausland mittelst Eisenbahn oder per Schiff zur Aufgabe gelangt sind, dürfen die Grenze im Austritt passiren.“

Eisenbahn - Projecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 27. Juni 1893, Z. 41.984, die seinerzeit mit Erlass vom 1. Juni 1892 dem Oberstuhlrichter Ludwig Dömötör, dem Advocaten Dr. Alexander Bonczy und dem Apotheker Josef Herbst, Einwohnern von Német-Ujvár (Comitat Vas [Eisenburg]) ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für

a) eine von Német-Ujvár über Orbánfalva, Strem, Pinka-Midszent, Vasalla und die Gemarkung der Gemeinde Magyar-Nádalla bis zur Station Körmend der Linie Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Gyanafalva (Jennersdorf [Fehring—Graz]) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führende normalspnrige Linie;

b) eine von der zukünftigen Station Mindszent der Linie a) abzweigende und diese über Német-Sároslak, Kertes, Szent-Péterfa, Monyrókerék, Also-Beled, Felsö-Beled, Pornó und die Gemarkung der Gemeinde Jaák in der Station Kis-Unyom (nächst Szombathely) mit der obgenannten Linie Györ—Gyanafalva der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verhindende normalspurige Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1892, Vorconcession Post 2), auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

Budapester Strassenbahn mit Pferdebetrieb. (Einführung des Dampfbetriebes auf einer Theilstrecke des gesellschaftlichen Betriebsnetzes.) Die Budapester hauptstädtische Municipalhehörde hat, wie aus Budapest berichtet wird, mit Rücksicht auf den Umstand, dass die zwischen Uj-Pest (Neu-Pest) und Budapest V. Bezirk (Westhahnhof) verkehrenden Strassenbahnwaggons fast ausnahmslos zu allen Tageszeiten, insbesondere aber in den Morgen- und Abendstunden übermässig überfüllt zu sein pflegen, die Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft anfgefordert, im Bereiche dieser circa 5 km langen Strecke den Dampfbetrieb einzuführen und das diesbezügliche Projects-Elaborat je früher der behördlichen Genehmigung vorzulegen. Unter Einem wurde die Gesellschaft beauftragt, ihre Aufsichts- und Betriebsorgane anzuweisen, dass im Allgemeinen auf die Waggons unter keinem Umstande eine grössere Anzahl von Passagieren aufgenommen werden dürfe, als zulässig angegeben erscheint, ferner die pünktliche Einhaltung der Fahrzeit zu überwachen, schliesslich dafür Sorge zu tragen, dass nebst den fahrordnungsmässig verkehrenden Zügen zu bestimmten Tageszeiten specielle für die Beförderung der Fabriksarbeiter bestimmte Züge in Verkehr gesetzt werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Station Ladámos für den Stückgüter-Verkehr.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit 1. August die Station Ladámos der Linie Kis-Kapus (Klein-Köpisch) — Nagy-Szeben (Hermannstadt) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, welche bisher nur für den Eilgut- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr eingerichtet war, auch für den Stückgutverkehr eröffnet wird. Die Ermittlung der Transportgebühren für die in dieser Station zur Auf- oder Abgabe gelangenden Stückgüter wird nach Massgahe der für die Gebührenberechnnng festgestellten allgemeinen Bestimmungen des Local-Gütertarifes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen auf Grund der für diese Station im genannten Tarife, bezw. in dem auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen giltigen Kilometerzeiger enthaltenen Entfernungen erfolgen.

— (Waarendeclaration bei Sendungen nach Russland.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass bei Abfassung der Declarationen, welche den nach Russland adressirten Packeten beizulegen sind, die Werthangabe der gesendeten Gegenstände nur dann wegbleiben kann, wenn es sich um Muster oder Gegenstände handelt, welche an sich werthlos oder in dieser Form zum Verkaufe nicht geeignet sind. In der betreffenden Rubrik ist in solchen Fällen zu notiren „sans valeur“ oder „ohne Werth“, sonst wird ausser der Zollgebühr auch eine 10percentige Geldhusse eingetrieben. Dieselbe Geldstrafe wird verhängt, wenn die Bezeichnung der einzelnen Waarengattungen, ihrer Qualität oder Quantität fehlt.

Transdanubische Localeisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 1. Juli fand in Budapest unter Vorsitz des Mitgliedes des Directionsrathes der Gesellschaft, Reichstags-Abgeordneten Julius Szajbély die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Transdanubischen Local- (Vicinal-) Eisenbahn-Actiengesellschaft (Dunántuli helyi érdekü vasutak), d. i. der Linien Boba—Ukk—Csáktornya, Ukk—Tapolcsa, Türje—Szt. Gróth, Zala-Szt. Iván—Kisfalud-Szt. Iván und Pozsony-Ujváros — Szombathely (Pressburg—Steinamanger), statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus, gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1892 zur Verlesung, welchem zufolge im abgelaufenen Jahre ein Reingewinn von fl. 223.229·11 erzielt wurde. Die Versammlung beschloss über Antrag der Direction, hievon fl. 26.800 zur Einlösung von 268 Prioritätsactien, fl. 189.928 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 2 per Prioritätsactie, fl. 3725·80 zur Amortisation der Forderung der Münchener Localeisenbahn-Gesellschaft zu verwenden, fl. 2500 als Bezüge der Direction und des Aufsichtsrathes auszuscheiden und fl. 275·31 auf neue Rechnung vorzutragen. Schliesslich wurde Emerich Tóth, Vicegespan des Wieselburger Comitates, in die Direction gewählt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Staatsvertrag wegen Herstellung einer Eisenbahn von Jüdewein nach Oppurg.) Zwischen Preussen und Sachsen-Weimar ist unter dem 17./31. Jänner ein Staatsvertrag wegen Herstellung einer Eisenbahn von Jüdewein nach Oppnrg durch die Saal-Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossen worden; derselbe wurde ratificirt und hat die Auswechselung der Ratifications-Urkunden stattgefunden. Für den Bau und Betrieb der Bahn sind die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die dazu ergangenen oder noch ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen massgebend. Die Spurweite soll 1·435 m im Lichten der Schienen betragen, der Bau und das gesammte Betriebsmaterial auch so eingerichtet werden, dass die Transportmittel ungehindert nach allen Seiten übergehen können. Die projectirte Bahn wird einen integrirenden Bestandtheil des Gesammtunternehmens der Saal-Eisenbahn-Gesellschaft bilden, welche mit ihrem gesammten Vermögen für den concessionsmässigen Bau und Betrieb der Bahnstrecke Jüdeweiu—Oppurg gegenüber heiden Regierungen haftet.

Italien. (Eisenbahn Asti—Chivasso.) Rücksichtlich dieser projectirten Linie entnehmen wir dem „Monitore delle Strade ferrate“ nachstehende Mittheilungen: Die Linie Asti—Chivasso, welche eine Ergänzung der Linie Genova—Ovada—Asti darstellt. setzt iu directe Communication den Hafen von Geuua mit den Thälern des Po und Aosta. Dieselbe zählt zwei Brücken in Eiseuconstruction und eine gemauerte Brücke über die Flüsse Leona und Po, und über den Canal Cavour. Zu den bedeutenderen Objecten zählen die Tunnels Montechiaro (650 m), Cocconato (24·40 m) und Gran Mogol (180 m). Stationen sind: Serravalle d'Asti, Cossombrato, Chiusano, Montichiaro d'Asti, Montiglio, Cocconato, Brozolo, Brusasco, Lauriano und Casalborgone; Haltestellen sind: Sessant, Settime, Colcavagno und Montea da Po. Die Kosten betragen 14 Millionen Lire.

— (Eröffnung der Localbahn Modena—Maranello.) Am 25. Jnni wurde die Localbahn Modena—Maranello, 16.312 m lang, dem öffentlichen Verkehre übergebeu. Dieselbe umfasst die Stationen: Modena, S. Agnese, Collegarola, Vaciglio, Cantone, S. Martino in Mugnano, Montale, S. Zeno, Colombaro und Pozza. Vorläufig findet lediglich Personenverkehr statt.

— (Eröffnung der Strecke Piadena—S. Zeno der Linie Parma—Brescia—Iseo.) Die staatstechnische Commission für die Strecke Piadena—S. Zeno der Linie Parma—Brescia—Iseo hat entschieden, dass die Eröffnung dieser Strecke am 1. August oder noch früher stattfinden könne, soferne die Telegraphenleitung fertiggestellt sei.

— (Drahtseilbahn und elektrische Tramway in Genua.) In Uebereinstimmung mit dem Gutachten des Oberen Rathes für öffentliche Arbeiten hat auch das Obere Comité für Eisenbahnen sich in günstigem Sinne über die Ausführung der Drahtseilbahn vom Platze Della Zecca zu den Delle Chiappe-Mauern geäussert, ebenso auch über die drei elektrischen Linien:

1. Piazza Principe—Piazza Brignole mit Abzweigung von Piazza Portello nach Piazza de Ferrari,
2. Piazza Corvetto—S. Gottardo,
3. Piazza Acquaverde—Corso S. Ugo.

— (Mittelmeerbahn: Anschaffung von rollendem Materiale.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat den Antrag der Mittelmeerbahn auf Anschaffung nachstehenden rollenden Materials genehmigt: 6 Locomotiven mit 6 gekuppelten Rädern; 4 Personenwagen, gemischt I. uud II. Classe, mit 4 Coupées, Aborten, Westinghouse-Bremse, Gasbeleuchtung und Dampfheizung; 6 Personenwagen II. Classe mit 4 Coupées, Aborten, Westinghonse-Bremse und Gasbeleuchtung; 4 Personenwagen III. Classe mit 5 Coupées, mit Oelbeleuchtung, ohne Bremse; 20 Lastwagen, geschlossen; 37 offene Lastwagen, ohne Bremse; 1 Gru à 25 t, und 2 Lowries. Der Kostenbetrag heläuft sich auf 1 Million Lire.

— (Einnahmen der Sicilischen Eisenbahnen.) Während der ersten 10 Monate des Betriebsjahres, d. i. vom 1. Juli 1892 bis zum letzten April 1893 haben die das sicilische Netz bildenden Linien eine Gesammteinnahme von 7,903.260 L. erzielt, wovon 779.536 L. auf den Monat April und 7,123.724 L. auf die vorhergehenden Monate entfallen. Zwischen Haupt- und Secundärnetz sind diese Einnahmen, wie folgt, vertheilt: Hauptnetz 6,806.854 L., Secundärnetz 1,096.406 L. Ende April betrug die Länge des Hauptnetzes 609 km, des Secundärnetzes 338, mithin die Gesammtlänge 947 km.

Schweiz. (Ergebniss der Einvernahme des Betriebspersonales der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen über die Ruhezeit.) Das schweizerische Eisenbahn-Departement hat unter dem 15. Juni der nationalräthlichen Commission über das Ergebniss der verlangten Einvernahme des Betriebspersonales der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen hinsichtlich der Vollziehung des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 Bericht erstattet. Die Einvernahmen wurden im Juli 1892 begonnen, zu Folge der Vorstellungen der Eisenbahn-Verwaltungen im August unterbrochen, im October gleichen Jahres nach Feststellnng eines neuen Fragenschemas wieder aufgenommen und gegen Mitte Juni 1893 zum Abschlusse gebracht. Der grössere Theil der Einvernahmeu stützt sich somit auf die Diensteintheilung für den Winter, welche mancherorts an das Personale etwas geringere Anforderungen, als diejenige für den Sommer stellt. Die Einvernahme erstreckte sich auf rund 15% der sämmtlichen Angestellten der verschiedenen Unternehmungen, wobei namentlich das am stärksten belastete Personale berücksichtigt und auch darauf Bedacht genommen wurde, durch Einvernahme wenigstens Eines Angestellten jeder Categorie und Gruppe in den grösseren Depotstationen sich einen möglichst klaren Einblick in die verschiedenen Dienstverhältnisse zu verschaffen. Bei sämmtlichen Gesellschaften wurden einvernommen: 1868 Angestellte des Stationsdienstes, 456 Angestellte des Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungdienstes, 650 Angestellte des Tractionsdienstes und 387 Angestellte des Zugs-, bezw. Coursdienstes, in Summe sohin 3361 Angestellte. Nach den Einvernahme-Protokollen können 2494 Angestellte die Pause um die Mitte der Arbeitszeit regelmässig daheim zubringen, während 867 Angestellte diese Pause bald häufiger, bald seltener auswärts zuzubringen genöthigt sind. Hierzu ist zu bemerken, dass das Bahnerhaltuugspersonal das Mittagessen an den Arbeitstagen meistens auf der Linie einnehmen muss. 2951 Angestellten ist die zusammenhängende Ruhepause regelmässig am Wohnort zugetheilt, und 410 Angestellte bringen diese Pause abwechselnd am Wohnort und in auswärtigen Depots zu.

In einzelnen Fällen kann periodisch je während mehreren Tagen keinerlei Pause am Wohnorte zugebracht werden, resp. dem Angestellten ist die Möglichkeit genommen, auch nur für kurze Zeit nach Hause zu kommen. Viele Klagen wurdeu darüber laut, dass man zu häufig auswärts leben müsse, worunter die Angestellten sowohl, als deren Familien zu leiden hätten, 3198 Angestellte haben gemäss Diensteintheilung mindestens die im Gesetze geforderten Ruhetage und speciell Frei-Sonntage, 45 haben zu wenig Ruhetage überhaupt und 118 haben zu wenig freie Sonntage, welche Abweichungen von der Vorschrift in den meisten Fällen durch die Aufsichtsbehörde in Anwendung von Art. 6 des Gesetzes zugestanden wurden. 3346 Angestellten sind die Ruhetage am Wohnort zugetheilt und 15 haben hie und da einen Ruhetag ganz oder theilweise auswärts zubringen müssen.

Nach den dem Eisenbahn-Departement gemachten Vorlagen sind 1373 Angestellten ausschliesslich vereinzelte Ruhetage zum Voraus und 1221 Angestellten abwechselnd einzelne Ruhetage und Gruppen oder ausschliesslich Gruppen von 2 und mehr Tagen zugetheilt. An 926 Angestellte sind 26 bis 51 Ruhetage zum Voraus ausgeschieden und die restirenden für besondere Bedürfnisse reservirt worden. 77 Angestellte haben ihre Ruhetage jeweilen nach Bedarf verlangt. In 208 Fällen sind dem Personale weniger als die im Gesetze geforderten, bezw. in der Diensteintheilung vorgesehenen Ruhetage wirklich zugetheilt worden, sei es, dass die Angestellten freiwillig auf einzelne Tage verzichteten, oder dass ihren Wünschen um Gewährung von Ruhetagen, angeblich wegen Personalmangel oder ausserordentlichem Verkehrsandrang nicht entsprochen werden konnte. In einigen Fällen wurden den Angestellten ein Theil der Frei-Sonntage, auf welche sie Anspruch hatten, von den Verwaltungen abgekauft und in anderen Fällen die Frei-Sonntage durch Frei-Werktage ersetzt. Das Verzeichniss der Ruhetage ist dem Personale des Stations-, Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienstes meistens für eine ganze Fahrplanperiode, bei kleineren Unternehmungen an einigen Orten für ein ganzes Jahr im Voraus bekannt gegeben. Für das Tractions- und Zugspersonal wird an vielen Orten jeweilen für einen Monat eine Tabelle der Ruhetage affichirt und in einzelnen Fällen wird der Ruhetag erst am Vorabend oder am Morgen des Ruhetages selbst definitiv zugetheilt, worüber einige Angestellte sich beklagten. Die meisten Verwaltungen affichiren die Tabellen der Ruhetage in den Dienstlocalen des Personales nnd andere Verwaltungen stellen die Tabellen dem Personale direct zu.

Bezüglich der Vertheilung der Ruhetage gehen die Wünsche

der einvernommenen Angestellten ziemlich weit auseinander und zwar sind Wünsche auf Aenderung des bisherigen Verfahrens sowohl da laut geworden, wo den Angestellten sämmtliche Ruhetage vereinzelt oder in Gruppen zum Voraus zugetheilt waren, als auch da, wo ein Theil der Ruhetage zur freien Verfügung des Personals gestellt war; es lässt sich daher aus dem Ergebnisse der Erhebungen nicht leicht ein sicherer Schluss ziehen, welcher Vertheilungsmodus dem Personale in seiner Mehrzahl am besten convenirt, wohl aber wurde constatirt, dass da, wo die Ruhetage, seien sie vereinzelt oder in Gruppen, zum Voraus zugetheilt oder aber zur freien Verfügung gestellt, ohne Mühe erhältlich sind, selten auf eine Aenderung des Bestehenden hinzielende Wünsche laut wurden. Immerhin ist bei einem grösseren Theile der Angestellten die Tendenz zu erkennen, sich die Möglichkeit zu sichern, ab und zu eine Gruppe von 2 oder mehr Ruhetagen benützen zu können, sei es durch Zutheilung von einigen Gruppen zum Voraus oder durch Abtausch der vereinzelt festgesetzten Tage, oder auch durch Reservirung einer Anzahl von Tagen zur freien Verfügung. Nach Angabe der Angestellten sollen 1493 theils tägliche, theils temporäre Abweichungen von den Gesetzesbestimmungen und den, dem Eisenbahn-Departement vorgelegten und von diesem oder dem Bundesrathe genehmigten Tabellen vorgekommen sein, u. zw. hinsichtlich der Dauer der Arbeitszeit in 464 Fällen, hinsichtlich der Dauer der zusammenhängenden Ruhepause in 752 Fällen und hinsichtlich der Dauer der Pause nm die Mitte der Arbeitszeit in 277 Fällen. In 174 Fällen ist eine Reduction der Lohnbezüge in Folge des Gesetzes vom 27. Juni 1890 eingetreten, u. zw. bezüglich des fixen Gehaltes in 18 Fällen bis 10 Frcs. monatlich und bezüglich der Nebenbezüge in 156 Fällen bis 50 Frcs. monatlich. Von den Reductionen der Nebenbezüge sind fast ausschliesslich nur Angestellte des Tractions- und Zugsdienstes betroffen worden, was in dem Umstande seine Erklärung findet, dass eben ein wesentlicher Theil der Lohnbezüge dieses Personals von geringern oder grössern Fahrleistungen abhängig ist und dass zu Folge des Gesetzes die Fahrleistungen einer grössern Zahl von Angestellten erheblich gekürzt werden mussten. An einigen Orten ist seit Inkrafttreten des Gesetzes als Aequivalent für die Reduction der Nebenbezüge der fixe Gehalt aufgebessert worden. In 46 Fällen steht dem Rückgange der Lohnbezüge eine Verminderung der Ausgaben gegenüber u. zw. bis 30 Frcs. monatlich, indem die betreffenden Angestellten nach der neuen Dienstordnung weniger häufig als früher genöthigt sind, ihre Mahlzeiten auswärts einzunehmen. Einige Angestellte wieder wollen eine Zunahme der Ausgaben erfahren haben, weil sie häufiger als früher auswärts leben müssen. Die erheblichen Abweichungen von den Gesetzesbestimmungen wurden, soweit diese begründet erschienen, den betreffenden Verwaltungen zur Kenntniss und Beseitigung gebracht und haben die meisten Verwaltungen es sich angelegen sein lassen, insoferne die Umstände es gestatteten, für Abhilfe zu sorgen, wogegen allerdings auch in einigen Fällen die Richtigkeit der Angaben des Personals bestritten wurden, oder die Verwaltungen die angeführten Unregelmässigkeiten als zufällige bezeichneten, welche nicht zu vermeiden seien.

England. (Eisenbahnunfälle im Jahre 1892.) Im Jahre 1892 wurden auf oder an den Britischen Eisenbahnen 1204 Personen getödtet und 10.476 verletzt. Von den Reisenden wurden 21 getödtet und 601 verletzt durch Unfälle, welche Züge, Betriebsmittel, den Bahnkörper u. s. w. betrafen. 108 wurden getödtet und 747 verletzt ans anderen Gründen, einschliesslich eigener Fahrlässigkeit oder Uebertretung von Vorschriften. 10 wurden getödtet und 177 verletzt, während sie die Stationstreppen hinaufstiegen; 2 wurden getödtet nnd 44 verletzt, indem sie von den Bahnsteigen fielen, während 115 Personen mehr oder weniger schwer verletzt wurden, indem sie auf Bahnsteigen von Packkarren getroffen wurden, über Gepäckstücke fielen u. s. w. Im Ganzen sind 141 Reisende getödtet und 1684 verletzt worden. Von den Bediensteten wurden 9 getödtet und 92 verletzt durch Zugunfälle, Unfälle betreffend Betriebsmittel, Bahnkörper u. s. w.; aus sonstigen Gründen, einschliesslich Fahrlässigkeit u. s. w. wurden 525 Bedienstete getödtet und 2823 verletzt. Beim Be- und Abladen sowie Verschieben von Wagen wurden 5 getödtet, 1393 verletzt; beim Betrieb der Krahne und Spills desgl. 3 und 181. Durch Sturz von Bahnsteigen, Leitern, Gerüsten sind 16 Bedienstete getödtet, 407 verletzt worden. 8 Mann wurden getödtet und 821 verletzt, während sie auf der Strecke oder an Nebengeleisen arbeiteten. Aus anderen Gründen — abgesehen von der Bewegung von Fahrzeugen — wurden auf den Stationsanlagen 9 getödtet, 3529 verletzt. Demnach stellt sich die Gesammtzahl der getödteten Bediensteten auf 575, der verletzten auf 8425. Ausser den Reisenden und Bediensteten sind noch 77 andere Personen getödtet und 21 verletzt worden, indem sie die Bahn an Wegekreuzungen überschritten. 258 wurden getödtet und 121 verletzt in Folge Uebertretung von Vorschriften; ferner endigten 89 Personen durch Selbstmord und 43 bezw. 80 aus sonstigen Ursachen. Fernere 21 Personen sind getödtet nnd 145 Personen verletzt worden, während sie sich geschäftlich auf den Bahnhöfen aufhielten. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Südamerika. (Bahnnachrichten.) Die grosse Transversallinie Buenos Ayres—Valparaiso, welche den südamerikanischen Continent von Osten nach Westen durchkreuzen soll, wurde schon vor 19 Jahren begonnen. Von dieser ca. 900 engl. Meilen langen Bahn sind jedoch erst etwa 600 Meilen im Osten der Anden, von Buenos Ayres aus, fertiggestellt, während auf dem westlichen Abhange derselben gegen den Stillen Ocean nur 70 Meilen ausgebaut sind. Die Schwierigkeiten des Baues liegen auch in der westlichen Abdachung der Anden, es wird jedoch auch an diesen Theilen der Durchzugslinie gearbeitet. Als Punkt, an welchem die Anden überschritten werden, ist der Camhe-Pass in Aussicht genommen, welcher in 12.140 Fuss Seehöhe liegt. Der daselbst in einer Länge von 16.077 Fuss herzustellende Haupttunnel wird in einer Höhe von 10.172 Fuss gelegen sein. Ausser in den bei der Gebirgsstrecke zu überwindenden Bauschwierigkeiten, liegt ein weiterer Grund für die Verzögerung des Ausbaues der ganzen Linie in dem Umstande, dass nicht alle Bahnen, welche in Zukunft Theile derselben bilden sollen, die gleiche Spurweite besitzen und daher erst eine Umgestaltung einzelner Bahnglieder erfolgen mnss. Bei seinerzeitiger Herstellung dieser Linien war das Project der grossen Transversalbahn noch nicht aufgetaucht, und stand eine solche Eventualität damals noch ganz ausser Frage. Es besitzt daher die Bahn von Buenos Ayres nach Mendoza eine andere Spurweite als die Linie von Mendoza nach Santa Rosa und die von Valparaiso gegen Santa Rosa bisher ausgeführten Bahnlinien. Falls daher nicht ein Hauptvortheil der Transversalbahn, die Vermeidung von Ueberladungen, fallen soll, ist eine Vereinbarung der Spurweite unerlässlich. — Der höchste Punkt in den nordamerikanischen Transversallinien ist auf der Denver und Rio Grande Bahn, welche den Fumost Pass in einer Seehöhe von 11.540 Fuss überschreitet. Der Scheiteltunnel daselbst besitzt jedoch nur eine Länge von 1773 Fuss.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Niobe" von Calcutta.) Dieser Dampfer von 855 Tonnen Gehalt ist am 20. Juni nach 37tägiger Fahrt mit 6 Passagieren und 478 Gewichtstonnen factischer Ladung von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Calcutta 35.525 kg Mirabolamen, 40 kg Thee, 10.150 kg Curcumawurzel, 160 kg Pflanzen, 7917 kg Schellack, 2256 kg Horn, 14.616 kg Sackleinwand, 500 kg Teppiche, 5430 kg Bablah-Samen, 188.130 kg Felle (hievon 4720 kg für Ancona und 48.060 kg für Venedig), 11.114 kg Tamarinde, 152.250 kg Ricinussamen für Venedig; aus Aden 5278 kg Felle, 26.390 kg Perlmutter, 50 kg Wachs, 862 kg Myrrhe, 4060 kg Kaffee; aus Suez 12.900 kg Gummi. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 272.569 fl. ö. W.

Oesterr. Nordwest - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Nachtrag I zu den allgemeinen Verfrachtungs-Bedingungen vom 1. Jänner 1892.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1893 ist ein Nachtrag zu den im vorigen Jahre auf Grundlage der Binnenschiffahrtsordnung des Berliner Centralvereines erstellten Verfrachtungs-Bedingungen der Gesellschaft in Kraft getreten, welcher nachstehende Bestimmungen enthält:

A. Zollabfertigungskosten.

§ 1.

1. Nach dem mit § 31 der Binnenschiffahrtsordnung des Berliner Centralvereines übereinstimmenden § 11 der Verfrachtungs-Bedingungen ist die Gesellschaft berechtigt, für die von ihr bewirkte zoll- und steuerämtliche Abfertigung der Güter Gebühren zu berechnen.

2. Diese Gebühren werden hiedurch unter gleichzeitiger Aufhebung des Absatzes 2 des § 11 der Anlage A zn den Verfrachtungs-Bedingungen festgesetzt, wie folgt:

a) beim Eingange nach Deutschland über die Zollgrenze in Hamburg und beim Eingange nach Oesterreich über die Zollgrenze bei Schandau: für Asphalt, Baumwolle, Baumwollabfälle, Bauxit, Chamottesteine, Cement, Cölestin, Dachschiefer, Düngemittel aller Art, Eisen (Roh- und Brucheisen, Eisenbahnschienen, eiserne

Träger), Erden, Erze, Farbhölzer, Fichtenharz, Futterstoffe, Getreide, Harz, Holzstoff, rohe Jute, Knochenkohle, Knochenkohlenmehl- und -asche, Nutzhölzer, Palmkerne, Petroleum, Phosphate, Rohschwefel, Sand, rohe Schafwolle, Schiefer, Schwefelkies, Schwerspath, Steine, Steinkohlen, Strontian, wenn diese Güter in Mengen von mindestens 10.000 kg auf einen Ladeschein befördert werden, 1/5 Pf. für je 100 kg; für kleinere Mengen vorstehend genannter Güter und für alle nicht besonders genannten Güter dagegen für jede auf einen Ladeschein beförderte Sendung

bei Mengen bis	1000 kg	20 Pf.
„ „ „	2000 „	30 „
„ „ „	3000 „	40 „
„ „ „	5000 „	50 „
„ „ „	8000 „	70 „
„ „ „	10.000 „	80 „
„ „ „	20.000 „	100 „

und bei grösseren Mengen 50 Pf. für jede angefangenen 10.000 kg;

b) beim Eingange nach Deutschland über die Zollgrenze bei Schandau: für Bier, Cellulose, Erden, Erze, Fass- und Schnitthölzer, lose oder gesacktes Getreide, Getreidemehl, Glas, Graphit, Hülsenfrüchte, Holz, Holzstoff, Kartoffeln, Lohabsud, Malz, Melasse, Mühlenfabrikate, Mühlsteine, Obst, Oelkuchen, Oelsaat, Papier, Pappe, Phosphat, Raps, Sämereien, Schlacken, Spiritus, Zucker aller Art, Zündhölzchen, Zwiebel, wenn diese Güter in Mengen von mindestens 10.000 kg auf einen Ladeschein befördert werden, 1/5 Pf. per 100 kg, für kleinere Mengen vorstehend genannter Güter aber und für alle hier nicht besonders genannten Güter für jede auf einen Ladeschein beförderte Sendung

bei Mengen bis zu	1000 kg	20 Pf.
„ „ „ „	2000 „	30 „
„ „ „ „	3000 „	40 „
„ „ „ „	5000 „	50 „
„ „ „ „	8000 „	70 „
„ „ „ „	10.000 „	80 „
„ „ „ „	20.000 „	100 „

und bei grösseren Mengen für jede angefangenen 10.000 kg 50 Pf. Für Kohlen und Steine in ganzen Schiffsladungen wird thalwärts keine Gebühr berechnet;

c) beim Uebergang in das Freihafengebiet in Hamburg: für Güter, welche in Hamburg einer Zollbehandlung behufs Zollrückvergütung nicht unterliegen, an Declarationskosten für jede Schiffsladung 3 Mk.

Mindestgebühr für jede angefangenen 10.000 kg 10 Pf. Für Güter, welche behufs Zollrückvergütung einer Zollbehandlung unterliegen, wird diese Gebühr nach Uebereinkunft berechnet.

B. Provision für Nachnahmen und Zollauslagen.

§ 2.

1. Nach der Binnenschiffahrtsordnung des Centralvereines ist die Gesellschaft berechtigt, für Nachnahmen und verauslagte Zölle eine Provision von 1 pCt., nach § 73 ihrer Verfrachtungs-Bedingungen bis zu 1 pCt. zu berechnen.

2. Diese Provision wird hiedurch unter gleichzeitiger Aufhebung des § 12 der Anlage A zu den Verfrachtungs-Bedingungen festgesetzt, wie folgt:

a) für Nachnahmen bis zu 100 Mk. 50 Pf., bis zu 300 Mk. 100 Pf., bis zu 1500 Mk. 150 Pf. für jede Sendung; für Sendungen mit höheren Nachnahmen 1 pro mille des Nachnahmebetrages. Von dieser Provision sind jedoch die Nachnahmen für verlegte Vorfrachten, sowie für Versicherungsgebühren befreit;

b) für Zollverläge bei Gütern nach Deutschland bei Zollbeträgen bis einschliesslich 2000 Mk. 1/4 pCt. des Zollbetrages, Mindestgebühr für jede Sendung 50 Pf.; bei Zollbeträgen über 2000 Mk. 1/8 pCt. des Zollbetrages, Mindestgebühr für jede Sendung 5 Mk.; bei Gütern nach Oesterreich 1/2 pCt. des verlegten Zolles, Mindestgebühr 1 Mark.

C. Frachtberechnung bei der Wiederausladung eingewinterter Güter.

§ 3.

1. Nach § 102, Abs. 3, der Verfrachtungs-Bedingungen ist, übereinstimmend mit § 100 der Binnenschiffahrtsordnung des Centralvereines, die Gesellschaft berechtigt, bei der Wiederausladung bereits verladener und eingewinterter Güter die volle Fracht und etwaige Nebengebühren zu berechnen, gleichviel ob die Reise bereits angetreten war oder nicht.

2. Es wird jedoch hiedurch unter Abänderung dieser Bestimmung festgesetzt, dass in allen Fällen, in welchen das zur Beförderung des Gutes bestimmte Schiff wegen Einwinterung den Abgangsort noch nicht verlassen hat, bei der begehrten Wiederausladung nur die Hälfte der Fracht, sowie die Ein- und Ausladekosten und etwaige sonstige Nebengebühren gemäss § 68 der Verfrachtungs-Bedingungen berechnet werden sollen.

3. Ist in dem Frachtsatze eine Versicherungsgebühr enthalten, so wird bei der Ermittlung der halben Fracht zunächst die Versicherungsgebühr von dem Frachtsatze abgezogen und ist voll zu bezahlen.

4. Sollte die wie vorstehend ermittelte halbe Fracht weniger betragen, als sich ergibt, wenn für die Zeit, während welcher das Gut am Abgangsorte im Schiff verblieben ist, 10 Pf. für jede angefangenen 100 kg und jeden angefangenen Monat berechnet werden, so sind an Stelle der halben Fracht dieser Betrag und ausserdem die Ein- und Ausladekosten, sowie die etwaigen sonstigen Nebengebühren in Rechnung zu stellen.

5. In allen Fällen soll als halbe Fracht nicht mehr als 40 Pf. für 100 kg und ausser den etwaigen Nebengebühren niemals mehr als die volle Fracht berechnet werden.

D. Aenderungen und Ergänzungen.

§ 4.

§ 5, Punkt 2, der Verfrachtungs-Bedingungen ist zu berichtigen, wie folgt:

„Im Ladeschein ist das Gewicht in Kilogramm, das Mass in Metern anzugeben."

In § 26, Punkt 2, ist das Wort „Güter" in „Güte" zu ändern.

In § 102, Punkt 2, sind die Worte „in denen die Reise bereits angetreten war" zu streichen und hinter dem Worte „gewähren" hinzuzufügen: „auch wenn die Reise noch nicht angetreten ist."

In den besonderen Verfrachtungs-Bedingungen für Eilgüter ist im § 1 hinter dem Worte „nachstehend" einzuschalten: „oder in unserem Eilguttarife", ferner in den §§ 8 und 9, Punkt 4, an Stelle von „Anlage B, § 4, ff" zu setzen: „Abschnitt C des Eilguttarifes".

In Anlage B, § 14, Punkt 2 und 5, ist hinter „100 kg" zu setzen: „Mindestgebühr für jede Sendung 30 Pf".

In Anlage C, § 3, Punkt 1, der Verfrachtungs-Bedingungen sind hinter dem Worte „Beförderung" die Worte „oder Ueberwinterung" einzuschalten.

An Stelle des bisherigen Verzeichnisses der Geschäftsstellen, Anlage D der Verfrachtungs-Bedingungen, tritt das nachstehende

Verzeichniss der Geschäftsstellen.

In Prag, Carolinenthal, Königstrasse 192, für den Bezirk ab einschliesslich Raudnitz stromaufwärts.

In Aussig, Adalbertstrasse 5, für den Bezirk ab Aussig (einschliesslich) bis ausschliesslich Raudnitz stromaufwärts.

In Tetschen, Landungsplatz 137, für den Bezirk ab ausschliesslich Laube bis ausschliesslich Aussig.

In Laube, commercielle Agentur der Gesellschaft.

In Schandau, Elbstrasse, für den Bezirk bis ausschliesslich Laube.

In Dresden, kleine Packhofstrasse 12, für den Bezirk ab ausschliesslich Riesa bis ausschliesslich Schandau.

In Riesa, Elbstrasse 2, für den Bezirk von einschliesslich Riesa stromabwärts bis einschliesslich Torgau.

In Magdeburg, Fürstenufer 3, für den Bezirk von einschliesslich Wittenberge bis ausschliesslich Torgau stromaufwärts.

In Hamburg, Bahnhofstrasse 9, für den Bezirk bis ausschliesslich Wittenberge.

In Hamburg, Veddel.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem bei der k. k. Berghauptmannschaft in Wien in Verwendung stehenden k. k. Bergrathe Josef Schardinger an Stelle des verstorbenen landesfürstlichen Commissärs bei der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft, k. k. Bergrathes Dr. Martin Ruch, die Functionen des landesfürstlichen Commissärs bei der genannten Gesellschaft übertragen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Wir geben hiemit bekannt, dass wir die nachfolgenden **Altmaterialien.** als: Altes Schieneneisen, Zerren- und Bröckeleisen, Metalle, Maculaturpapier, Kautschukabfälle, Leinenabfälle, Leinenwaaren-Abfälle und Bruchglas **im Offertwege zu verkaufen** beabsichtigen, und zwar:

I. Gruppe.

Diverse alte Eisengattungen.

circa	220.000 kg	alter Schienenstahl,
„	132.400 kg	altes Schieneneisen, Bresowaer,
„	300.000 kg	„ „ aus den übrigen Werken,
„	6.100 kg	alter gerader Federgussstahl,
„	3.800 kg	„ Gussstahl,
„	123 kg	„ Feilenstahl,
„	485 kg	„ Werkzeugstahl,
„	15.100 kg	„ Spiralfederstahl,
„	518 kg	altes Stahlblech,
„	1.070 kg	„ Weissblech,
„	24.500 kg	„ Plattenblech,
„	16.460 kg	„ Eisenblech,
„	40.000 kg	alte Stahlspäne,
„	13.000 kg	„ Schmiedeisenspäne,
„	4.700 kg	„ Gusseisenspäne,
„	28.000 kg	alter Bessemerstahl-Tyres,
„	10.400 kg	„ Gussstahl-Tyres,
„	52 kg	„ Stahldraht,
„	1.000 kg	„ Eisendraht,
„	960 kg	alte unbrauchbare Radsterne,
„	18.000 kg	„ Vollachsen,
„	69.060 kg	altes unbrauchbares unverbranntes Schmiedeisen,
„	4.170 kg	„ „ verbranntes Schmiedeisen,
„	73.400 kg	„ Zerreneisen,
„	46.700 kg	„ Gusseisen, unverbranntes,
„	12.200 kg	„ „ verbranntes.

II. Gruppe.

Alte Metalle.

circa	110 kg	alte Messingspäne,
„	4900 kg	„ Rothgussspäne, reine,
„	4100 kg	„ „ gemischte,
„	1010 kg	altes Zink,
„	52 kg	altes Glockenmetall,
„	18 kg	„ Packfong,
„	3850 kg	„ Messing.

III. Gruppe.

Diverse Altmaterialien.

circa	150 kg	alte Cement-Leinwandabfälle,
„	44 kg	„ Lodenabfälle,
„	10 kg	„ Schafwollwaaren-Abfälle,
„	113 kg	„ getheerte Leinwandabfälle,
„	1115 kg	„ Kautschukabfälle mit Einlage,
„	229 kg	„ „ ohne Einlage,
„	44 kg	„ Hanfwaarenabfälle,
„	20 kg	„ Pelzwaarenabfälle,
„	70 kg	„ Leinenwaarenabfälle,
„	229 kg	„ Hanfseileabfälle,
„	350 kg	altes Maculaturpapier,
„	1500 kg	alte gebrauchte Papierstreifen,
„	95 kg	alter Pappendeckel,
„	1300 kg	altes Bruchglas,
„	150 kg	alte Asbestabfälle.

Das Offert kann entweder auf die gesammten Materialien aller drei Gruppen, oder auf die gesammten Materialien jeder einzelnen Gruppe gestellt werden, und ist das diesbezügliche mit einem 50 Kreuzer-Stempel zu versehende Offert gesiegelt und am Couverte mit der Aufschrift „Offert zur Zahl 17.579/1995 A II 1893“ bis längstens 15. August l. J. bei unserem Secretariate (Budapest, Marie Valerie-Gasse Nr. 11) einzureichen.

Im Offerte ist die Erklärung abzugeben, dass Offerent bis 30. September l. J. im Worte bleibt.

Dem Offerte sind die unterschriftlich anerkannten Verkaufsbedingnisse beizuschliessen und ist gleichzeitig mit dem Offerte bei unserer hiesigen Hauptcassa in Budapest ein Vadium zu erlegen, welches mindestens 5 pCt. des auf Grund der offerirten Preise zu berechnenden Kaufbetrages ausmachen soll.

Verspätet eingelangte, oder Offerte ohne Vadium, und endlich solche Offerte, welche nicht den Bedingungen entsprechend ausgestellt und adjustirt sind, werden nicht berücksichtigt.

Das zur Offertstellung unbedingt zu benützende Offertformulare und die Verkaufsbedingnisse können bei unserer Materialanschaffung (Budapest, Marie Valerie-Gasse Nr. 11) gegen Erlag von 30 kr. bezogen werden.

Schliesslich bemerken wir noch, dass sämmtliche ausgeschriebene Altmaterial-Quantitäten nur approximativ angeführt sind, und dass der grössere Theil dieser Quantitäten schon vorräthig ist, während der Rest sich bis zum Schlusse des Jahres ansammeln wird.

Budapest, am 15. Juli 1893.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

WILHELM NOWOTNY'S
Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei
Lieferant der k. k. Staatsbahnen
WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33
empfiehlt sich den (363)
P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

C. Stölzle's Söhne
Glasfabriken
Haupt-Niederlage **WIEN** Wieden, Freihaus.
FILIALEN:
Wien, Rudolfsheim, Schönbrunnerstrasse 74.
PRAG, Wenzelsplatz 47. BUDAPEST, Königsgasse Nr. 50.
Aelteste Lieferanten
für
Eisenbahn-Bedarfs-Artikel
wie: ordinäre und belgische Tafeln, **Farbentafeln für Signalscheiben, Lampen-Cylinder** und **Waggon-Schalen** etc. — Alle Arten **Batteriegläser** etc. etc.
Alle Gattungen (345)
Glaswaaren für Eisenbahn-Restaurationen.
Grosse Auswahl in eleganten completen Tafel-Servicen von fl. 8.— aufwärts. Bier-, Wein- und Liqueur-Garnituren, Punsch-Servicen etc. etc.
Preis-Courante gratis. — Billigste Fabrikspreise.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Verkehr Ungarn—Russland.

Einführung eines Tarifnachtrages II.

Mit 1. September 1893 tritt zum Tarife vom 1. September 1892 für den Verkehr Ungarn—Russland der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen der Bestimmungen;
2. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen;
3. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 22. Juli 1893. [626]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarn einerseits und Rumänien andererseits.

Theil I: Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Zum Kilometerzeiger für die Stationen des Rumänisch-Norddeutschen Verbandes (enthalten im Theil I, Seite 259—267 und 285—288) gelangen mit sofortiger Giltigkeit Aenderungen und Ergänzungen zur Einführung, welche bei den Verbandsverwaltungen und Verbandsstationen zu erfahren sind.

Wien, am 25. Juli 1893. [627]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. (Vollzugsvorschriften zu den Bestimmungen der zur unmittelbaren Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmten Passagiereffecten.) Zu den vom Bundesrathe erlassenen Bestimmungen der zur unmittelbaren Durchfuhr durch das Deutsche Zollgebiet mit den Eisenbahnen bestimmten Passagiereffecten" hat der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband Vollzugsvorschriften erlassen, welche als Kundmachung 28 am 1. Juli zur Ausgabe gelangt sind.

Sächsische Staatsbahnen. (Frachtermässigung für Futtermittel.) Der am 1. Juli auf den normalspurigen und am 15. Juli auf den schmalspurigen Linien der kgl. Sächsischen Staatsbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Futtermittel wurde mit Giltigkeit vom 20. Juli ab auf den Artikel Melassefutter (eine Mischung von Melasse mit Palmkernmehl und Baumwollensaatmehl) unter Abfertigung zu den Sätzen der Kilometertariftabelle B b erweitert. Ferner werden mit Giltigkeit bis 31. August 1893 auf den normalspurigen Linien der kgl. Sächsischen Staatsbahnen zur Beförderung von Heu- und Strohsendungen in Wagenladungen, in Ermanglung eines offenen Wagens von mehr als 7·2 m Länge, zwei offene Wagen von je nicht mehr als 7·2 m Länge beigestellt. Die Fracht wird in diesem Falle für jeden dieser Wagen nach dem wirklichen Gewichte der Ladung, mindestens aber für je 5000 kg für jeden Wagen nach den Sätzen des Ausnahmetarifes unter B a erhoben. Stellt sich jedoch die Fracht für das Gesammtgewicht des in beide Wagen verladenen Heu oder Stroh, mindestens aber für 5000 kg nach den in dem vorbezeichneten Ausnahmetarife unter B b angegebenen Sätzen billiger, so kommen nur die letzteren zur Berechnung.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Beförderung verwundeter oder erkrankter Arbeiter.) Auf den kgl. Preuss. Staatsbahnen erfolgt fortan die Beförderung plötzlich bei der Arbeit oder dem Gewerbebetrieb verwundeter oder erkrankter Arbeiter, soweit dieselbe auf ärztliche Anordnung zum Zwecke der Ueberführung in ein Krankenhaus stattfindet und der Raum es zulässt, im Gepäckwagen der Personen-, bezw. Güterzüge.

Von dem Transportirten und dessen Begleitern wird der Fahrpreis dritter Classe erhoben; die Beförderung der Krankenkörbe erfolgt frachtfrei.

Hannover-Bayerischer Gütertarif. (Einführung eines neuen Tarifheftes Nr. 1.) Vom 1. August 1893 an tritt ein neuer Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover, der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn, der Farge-Vegesacker und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der bayerischen Localbahnen und der Bodenseeuferstation Bregenz andererseits in Kraft.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

1. der Hannover-Bayerische Verbandsgütertarif, Heft Nr. 1, vom 1. Mai 1887, nebst Nachträgen,
2. die im Westdeutschen Verbandsgütertarife, Heft Nr. 4, enthaltenen, seit dem 1. April 1891 giltigen directen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover (einschliesslich der Farge-Vegesacker und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn) und der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn einerseits und den Bodenseeuferstationen Bregenz und Lindau andererseits.

Insoweit durch den neuen Tarif gegenüber den bisher giltigen Frachtsätzen Erhöhungen eintreten, finden die neuen Tarifsätze vom 1. October 1893 ab Anwendung. Der neue Tarif kann zum Preise von 1 Mk. 25 Pf. für das Stück bei dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bezogen werden.

LAGERHÄUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3
für
Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1521	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	Fischamend Schwadorf Oberlaa Kl.-Schwechat Maria-Lanzendorf Biedermannsdorf Traiskirchen Trumau	Angern	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	kr. 24·4 25·8 18·1 17·1 22·4 24·8 26·3 27·1		Im Kartirungswege		
			Rübenschnitze	Angern	Fischamend Schwadorf Oberlaa Kl.-Schwechat Maria-Lanzendorf Biedermannsdorf Traiskirchen Trumau					19·6 21·0 13·3 12·3 17·6 20·0 21·5 22·3				
1522	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Theerkohle	Angern	Segen-Gottes	Aufgabe in vollen Wagenladungen, resp. Frachtzahlung mind. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	34·1 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
1523	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter der Classe I	Selč	Bodenbach Anssig Kralup Kolin Pardubic (St.E.G.)	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Bestehen keine Frachtsätze	kr. ö. W. 79·6 65·4 15·8 48·0 74·7		Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
1524	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eichenholz-Extract	Mitrovicz-Szávapart	Prag (St.E.G. K.F.J.B. Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Directer Frachtsatz besteht nicht	182 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
			Holzkalk (unreiner, essigsaurer Kalk) und Holzgeist (Methyl-Alkohol)			Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief				ad a) 247 kr. ö. W. ad b) 195 kr. ö. W.				
1525	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Die für die eilgutmässige Beförderung von Geflügel, lebendes und todtes, Gemüse und Grünzeug, frisches Wildpret und Butter im Verordnungs-Blatte des k. k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 8 ex 1893, sub Pos. 206, publicirte Frachtermässigung wird bei Aufrechthaltung aller sonstigen Bedingungen auch bei frachtgutmässiger Beförderung von solchen Sendungen angewendet.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz: per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1526	**Südbahn-Gesellschaft**	Am Galizisch-Adriatischen Verband-Verkehre betheiligten Verwaltungen	Möbel und Möbelbestandtheile aus gehogenem Holze, in Kisten, Fässern oder Stroh, Matten und Leinwand verpackt	Bielitz	Triest oder Fiume, ferner Cormons*)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege	Galizisch-Adriatischer Verbandtarif vom 1. Januar 1893	194*) kr. ö. W. inclus. Mgb., bezw. ungar. Steuer	169*) kr. ö. W. inclus. Mgb., bezw. ungar. Steuer	25 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		*) Im Verkehre mit Cormons gelangt der nebenstehende Frachtsatz unter Zuschlag von 20 kr. ö. W. pro 100 kg zur Einhebung
1527	**Böhmischen Westbahn**		In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 83 vom 20. Juli 1893, sub Post 1488, u. zw. in der Rubrik „für Artikel“ soll es anstatt „Torf“ richtig „Torfstren“ heiseen; ferner werden, als unter die — in der gleichen Rubrik am Schlusse angegebene — Bezeichnung „Futtereamen“ fallend, lediglich „Grassamen“ der Position G—29 und „Kleeeaaten“ der Position K—23 der Güter-Classification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893 veretanden.											
1528	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Frachtgüter der Classen I und II	Floridsdorf-Donanfeld	Bielitz Troppau Neutitschein K.F.N.B. Brünn	Aufgshe von, bezw. Frachtzahlung für mindestene ad a) 5000 kg ad b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendngen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	kr. a) 147·6 135·0 113·0 68·0	kr. b) 131·7 120·4 101·9 61·6	Verschieden	Im Kartirungswege		
				bezw. vice versa										
1529	**K.F.N.B.**	Betheiligten Bahnen	Eier russischer Herknnft			Das Frachtzngeständniss für Eier russischer Herknnft laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 39 ex 1893, sub Post 843, findet bei Einhaltung aller sonstigen stipulirten Bedingungen mit Giltigkeit vom 3. Tage nach gegenwärtiger Verlautbarung auch Anwendung, wenn bei mit von der russischen Aufgabsstation bis zur deutschen Bestimmungsstation mit directen Frachtbriefen expedirten Sendungen die von dem Refactiewerber in Vorlage gebrachten russischen Original-Frachtbriefe nicht auf denselben als Aufgeber lauten. Die bezeichneten Documente dürfen in diesem Falle keinen Refactiestempel einer an dem Zugeständnisee betheiligten Verwaltungen tragen und werden nicht wieder znrückgeetellt.								
1530	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Bahnen	Glaswaren der Position G—20 des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Graz S.B.	Krakau loco und transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Tarif-Theil II für den Güter-Verkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen vom 1. Juli 1893	163 kr.	155 kr.	8 kr.	Im Kartirungswege		
1531	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Caolin	Carlshad B.E.B.	Altwaeser Charlottenbrunn Sorgau Waldenburg unt. Bhf.	Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief oder Zahlung der Fracht hiefür	Vom 1. August 1893 bis 31. December 1893	Theil III des Ostdeutsch-Oest. Verbandgütertarifes vom 1. September 1887 (Ausnahmetarif Nr. 8)	—	in Mark 1·17 1·16 1·17 1·17	—	Im Kartirungswege		
				Pilsen B.W.B.	Altwaeser Charlottenbrunn Sorgan Waldenburg unt. Bhf.				1·22 1·22 1·22	1·17 1·18 1·18 1·18	0·05 — 0·04 0·04			
				und vice versa										

Bei Bildung von Wagenladungen aus Frachtgütern der Classen I und II, welche nach der Güter-Classification des Theiles I bei Auflieferung in jeder Menge nach diesen Tarifclassen berechnet werden und aus Gütern anderer Wagenladungsclassen gelangen die obenbezifferten Wageuladnngs-Frachteätze ineolange zur Anwendnng, als nicht, bei getrenuter Gewichtsangabe, die Einzelnberechnnng billigere Gebühren ergibt. Im Falle der Zuladung von im Tarife, Theil I vom 1. Januar 1893, II. Abtheilung enb B, Allgemeine Bestimmungen für den Transport von Gütern, unter III, g, β angeführten sperrigen Gütern zu Frachtgütern der Classe I, bezw. II hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, daes zunächst das wirkliche Gewicht der sperrigen Güter um 50% erhöht und aufgerundet, hiezu das einfache aufgerundete Gewicht der übrigen Güter addirt wird, und für das so ermittelte Gesammtgewicht die obigeu Wagenladungs-Frachtsätze sub a), resp. b) angewendet werden. Znr Bildnng vou Wagenladungen im Sinne des Vorstehenden dürfeu in keiner Weise Güter verwendet werden, welche gemäss der Vorschriften des Betriebs-Reglements uebst Znsatzbestimmungen vom Traneporte gänzlich ausgeschloesen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelaesen sind. Bei Inanspruchnahme der vorstehenden Wageuladnngs-Frachteätze wird eine Haftpflicht wegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere nicht übernommen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: nnd im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1582	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mineralwasser der Pos. P 24 des Tarif-Theiles I	Kimpolung	Hatna transito	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directen Frachtbriefen nach Rumänien, Unterlassung jeder Verfrachtung per Bistritza	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1893	Localtarif	60 kr.	40 kr.	20 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende Februar 1894 vorzulegen sind	

Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Hydraulischen Kalk- und Portland-Cement-Fabrik

zu **Perlmoos** (vorm. **Angelo Saullich**) in Wien.

1862 London, Preis-Medaille. — 1863 Grosse goldene Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1867 Paris, Erste grosse silberne Medaille. — 1873 Wien, Fortschritts- und Verdienst-Medaille. — 1880 Wien, Grosse gold. Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1882 Triest, Ehrendiplom und grosse goldene Medaille.

Preisgekrönten Perlmooser

PORTLAND-CEMENT

und echt **Kufsteiner Roman-Cement**

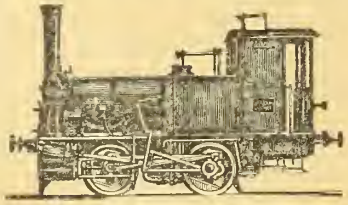
liefern wir in vorzüglichster, gleichmässiger Qualität, entsprechend den vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine in Wien ausgearbeiteten und angenommenen Normen für einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland- und Roman-Cement.

Erzeugungsfähigkeit der sämmtlichen gesellschaftlichen Werke **zweieinhalb Millionen Centner.** (313)

Wir bitten geneigte Aufträge zu richten an:

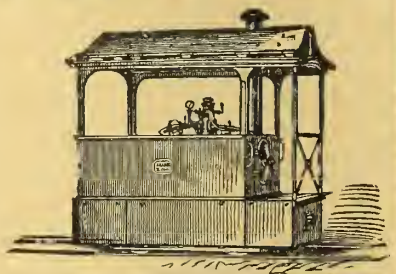
Direction u. Niederlage Wien, IV., Wienstr. 3.
Johann Gruber in Budapest, für die gleichnamige Stadt.
Schmidl, Müller & Co. in Prag, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
C. Bergmann in Linz, für Oberösterreich.
Hoerner & Honsell in Triest, Depôt für das Küstenland, Triest und Fiume.
Ludwig Haagner in Graz, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
J. W. Rothauer in Klagenfurt, f. Kärnten.
Max Wöss, A. Saullich's Nchf., Salzburg, für die gleichnamige Stadt und Kronland.
Gerstmann & Lindner in Brünn, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.



Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



Locomotiven

für

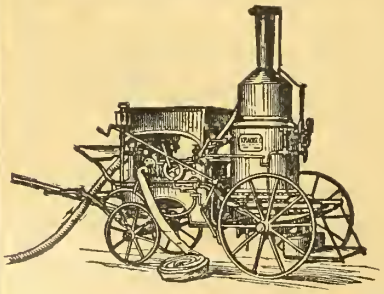
Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

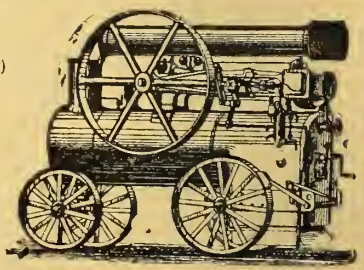
Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft.



LOCOMOBILEN

von 2—12 Pferdekraft. (352)



Dampf - Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 87. Wien, 29. Juli 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Oesterreich im Jahre 1892. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Drahtseilbahn vom s. g. Stimmersgrund aus, d. i. am Ende der Edmundsklamm bis auf die Stimmersdorfer Höhe, sowie für eine schmalspurige mit elektrischer Kraft zu betreibende Eisenbahn von der Stimmersdorfer Höhe bis zum Hôtel Rainwiese

Das k. k. Handelsministerium hat dem Fürsten Edmund Clary und Aldringen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Drahtseilbahn vom s. g. Stimmersgrund aus, d. i. am Ende der Edmundsklamm bis auf die Stimmersdorfer Höhe, sowie für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Eisenbahn von der Stimmersdorfer Höhe bis zum Hôtel Rainwiese im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 2. Juli 1893. Z. 33.115.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn vom Kleinseitner Ringe bis zum Reichsthor in Prag und von da nach Liboc.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Stadtrathe der kgl. Hauptstadt Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn vom Kleinseitner Ring bis zum Reichsthor in Prag und von da nach Liboc im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 9. Juli 1893. Z. 28.000.

Eisenbahn - Central - Abrechnungsbureau in Oesterreich im Jahre 1892.

Der aus der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der Direction der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der General-Direction der Südbahn-Gesellschaft, der Direction der Oesterr. Nordwestbahn, der Central-Direction der Böhm. Westbahn, der Direction der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (vorsitzende Verwaltung) und der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn bestehende Verwaltungs-Ausschuss des Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Oesterreich veröffentlicht den Bericht für das Rechnungsjahr 1892, aus welchem die nachstehenden Daten entnommen sind:

Im Berichtsjahre sind dem Bureau die Mühlkreisbahn und die Steyrthalbahn beigetreten, so dass sich die Anzahl der Theilnehmer von 34 auf 36 erhöhte; ausserdem wurde demselben die Abrechnung für die im Betriebe anderer Verwaltungen stehenden Localbahnen Eisenerz-Vordernberg, Krasna-Rožnau, Troppau-Bennisch, Löcsethaler Localbahn, Cilli-Wöllan, Marmaroser Salzbahnen, Nagy-Szeben—Felek—Fogaras und Petroszény—Livazény—Lupény zugewiesen. Nach Annahme der in der Special-Conferenz vom 10. September 1892 erfolgten Wahl ist die Buschtěhrader Eisenbahn in den Verwaltungs-Ausschuss eingetreten und besteht derselbe gegenwärtig wieder aus der im Statute festgesetzten Maximalzahl von 9 Verwaltungen.

Innerhalb der auf das Berichtsjahr bezughabenden Zeitperiode hat der Verwaltungs-Ausschuss in 5 Sitzungen

über Angelegenheiten des Bureau verhandelt und die hiebei in Frage gekommenen Gegenstände theils endgiltig erledigt, theils für die Beschlussfassung der Special-Conferenz vorbereitet. Zu einer Aenderung in der inneren Organisation des Bureau war ein Anlass nicht geboten und hatte sich daher der Verwaltungs-Ausschuss hauptsächlich nur mit Angelegenheiten des laufenden Dienstes, der ökonomischen Gebahrung und des Personales zu befassen. In ersterer Beziehung hat derselbe innerhalb des ihm statutenmässig zustehenden Wirkungskreises alle jene Massnahmen getroffen, welche zur anstandslosen Function des Bureau erforderlich waren und hat sich auch der Dienst regelmässig abgewickelt; in letzterer Hinsicht konnten diejenigen Einleitungen, welche im Interesse der eigenen Bediensteten des Bureau schon im Vorjahre angebahnt worden sind, in Folge der entgegenstehenden Schwierigkeiten dermalen noch nicht einem Abschlusse zugeführt werden. In einer am 11./12. Jänner 1893 abgehaltenen Fachreferenten-Conferenz wurden mehrere Fragen, welche sich bei der Ausführung der im Mai 1892 in Wirksamkeit getretenen Verrechnungs-Instruction ergeben haben, sowie Aenderungen im Abrechnungsverfahren, die in Folge der mit 1. November 1892 eingeführten Militärtarife eintreten mussten, geregelt.

Ueber den speciellen Dienst des Bureau bemerkt der Bericht, dass vom Monate Jänner 1892 ab eine anderweitige Zuweisung der Güterverkehre an die beiden Abrechnungstellen in Wirksamkeit getreten ist, nach welcher das Central-Abrechnungsbureau in Oesterreich die Güterverkehre nur in der Richtung aus den Ländern der ungar. Krone, aus Bosnien und aus der Herzegowina nach Oesterreich abzurechnen hat, während in demselben früher diese Verkehre zum grössten Theile in beiden Richtungen abgerechnet wurden. Als eine Folge dieser Eintheilung, sowie des Wegfalles einzelner Verkehre verstaatlichter Bahnen ist die Verminderung des Umfanges in diesem Dienstzweige zu bezeichnen, indem gegenüber dem Vorjahre um 32.606 Stück Rechnungsunterlagen weniger behandelt wurden und die Vertheilung der Gebühren um 96.389 Repartitionspositionen weniger erfordert hat.

An Transporteinnahmen wurden vertheilt und abgerechnet: 28,342.579 fl. ö. W., 4,022.363 Mark und 396 Francs gegen 27,457.597 fl. ö. W., bezw. 5,700.064 Mark und 99 Francs im Jahre 1891. Die in österr. Währung verrechneten Einnahmen aus dem Güterverkehre zeigen eine Zunahme von 1,490.110 fl., was dem Umstande zuzuschreiben ist, dass im Verkehre aus Ungarn die Transporte in Wagenladungen vorwiegen; in allen anderen Verkehrszweigen ergibt sich jedoch eine mitunter erhebliche Verminderung der Einnahmen, welcher dieselben Ursachen zu Grunde liegen, wie sie hinsichtlich der Verminderung der Leistungen bereits erwähnt wurden.

Auch in diesem Berichtsjahre haben die vielfachen Aenderungen der Tarife und die neben diesen bestandenen Ausnahmen, sowie die selbstständige Bildung von Frachtsätzen durch die Stationsorgane bei der Vertheilung der Gebühren mannigfache Schwierigkeiten hervorgerufen.

Bei der Gebührenvertheilung wurden bei 23 Bahnen und der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in 1250 Verkehren (71 im Civilpersonen-, 72 im Militärpersonen-, 178 im Civilgepäck-, 91 im Militärgepäck-, 228 im Civileilgut-, 436 im Civilfrachtgut-, 32 im Militäreilgut- und 142 im Militärfrachtgutverkehre) 12.876 Zusammenstellungen (817 im Civilpersonen-, 724 im Militärpersonen-, 1514 im Civilgepäck-, 594 im Militärgepäck-, 2519 im Civileilgut-, 5224 im Civilfrachtgut-, 199 im Militäreilgut- und 1285 im Militärfrachtgutverkehre), 14.531 Stationsrechnungen (4400 im Civilpersonen-, 1305 im Militärpersonen-, 7862 im Civilgepäck- und 964 im Militärgepäckverkehre) und 191.544 Summarien und Rechnungen (34.118 im Civileilgut-, 148.523 im Civilfrachtgut-, 473 im Militäreilgut- und 8430 im Militärfrachtgutverkehre) der Behandlung unterzogen. An Gebührenrepartitionen wurden bei 44 Bahnen und der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Civilpersonenverkehre 35.293, bei Militärtransporten 52.232, im Civilgepäcksverkehre 28.742 und im Civilgüterverkehre 1,541.088, in Summa sohin 1,657.355 Repartitions-Positionen behandelt.

Die Gesammtsumme der für das Jahr 1892 abgerechneten Transporteinnahmen hat betragen: für Civilpersonen 362.229·36 fl., für Militärtransporte 399.251·67 fl., für Civilgepäck 72.005·58 fl., für Civilgüter 27,509.092·51 fl., 4,022.363·29 Mk. und 396·03 Frcs., in Summa sohin 28,342.579·12 fl., 4,022.363·29 Mk. und 396·03 Frcs.

An Fehlexpeditionen (Güterverschleppungen) im Güterverkehre wurden für die Periode vom Juli 1891 bis Mai 1892 und an Nachträgen aus den Jahren 1885 bis 1891 bei 3282 Frachtkarten 48.933·75 fl. an Regiespesen und 8931·92 fl. an Saldi zur Austragung gebracht.

Ueber die Behandlung der Frachterstattungsansprüche, Mängelerläuterungen, Reexpeditionen und Refactien ist aus dem Geschäftsberichte zu entnehmen, dass der gesammte Acteneinlauf in dieser Geschäftsgruppe 12.280 Stück betrug, wozu noch 1963 Stück als Rest vom Vorjahre zu zählen sind, so dass im Ganzen 14.243 Stück zu behandeln waren; hievon wurden 12.039 Stück erledigt, und sind sohin 2204 Stück unerledigt geblieben, von welchen 628 wegen fehlender Antheilstabellen nicht behandelt werden konnten; der Rest entspricht einem Einlaufe von circa 40 Tagen. Bei den Frachterstattungsansprüchen wurden 12.039 Acte, 8972 Frachtbriefe und 13.887 Unterschiedsberechnungen behandelt und 19.467 Avisi ausgestellt; in Bezug auf Reexpeditionen wurden 1756 Rechnungsdocumente und 6580 Frachtposten der Behandlung unterzogen und belief sich die Summe der hiebei abgerechneten Gebühren und Nachnahmen auf 341.806·18 fl. und 38.735·15 Mk. und die Summe der im Valutaausgleiche liquidirten Gebühren auf 269.742·85 fl. An Refactien, und zwar für solche Verkehre, für welche die Abrechnung nach dem combinirten Systeme erfolgt, wurden bei 26.877 Frachtposten 5571·30 fl. und 182.111·23 Mk. liquidirt. Im Allgemeinen ist in dieser Geschäftsgruppe eine Mehrleistung von circa 40 pCt. zu verzeichnen; insbesondere wurden bei den Frachtrückerstattungen um 2907 oder 32 pCt. Acte, um 6103 oder 78 pCt. Unterschiedsberechnungen mehr behandelt und um 6282 oder 47 pCt. Avisi mehr ausgefertigt. Die aus verschiedenen Anlässen nothwendig gewordenen Berichtigungen der Gebührenabrechnung wurden mit 481 Acten gegen 396 pro 1891 behandelt und die hieraus resultirenden Unterschiede mit 103.061 fl. Noten, 319 fl. Gold und 8550 Mk. gegen 63.514 fl. Noten und 8807 Mark im Jahre 1891 in den Generalabrechnungen durchgeführt.

Die definitive Rückrechnung der seinerzeit provisorisch abgerechneten Transportcinnahmen umfasste im Jahre 1892 zusammen 58 Tarife und 56 Nachträge für 1274 Monatsperioden und betrugen die der definitiven Abrechnung zugeführten Transportgebühren 10,076.221·08 Gulden und 335.416·74 Mk.; die hieraus resultirenden und in den monatlichen Generalabrechnungen zur Durchführung gelangten Saldi bezifferten sich auf 272.507·46 fl.

und 17.665 59 Mk. und die Netto-Saldi auf 127.442·96 fl. und 11.168·43 Mk. Mit Schluss des Jahres 1892 verblieben 133 Tarife und 137 Nachträge für 4876 Monatsperioden zur definitiven Rückrechnung; hievon waren 80 Tarife und 88 Nachträge für 2007 Monatsperioden mit Antheilstabellen und 53 Tarife und 49 Nachträge für 2869 Monatsperioden ohne, bezw. mit unvollständigen Antheilstabellen.

Gegenüber dem Stande mit Schluss des Vorjahres ergibt sich keine wesentliche Aenderung, obwohl auch im Berichtsjahre die Beschleunigung der Rückrechnungen durch Ueberzeit-Arbeiten möglichst angestrebt worden ist; dass dieses Bemühen keinen grösseren Erfolg aufzuweisen hat, ist dadurch veranlasst worden, weil zur Verringerung der Arbeit bei der Erstellung der Antheilstabellen, welche sich in mehreren Verkehren nur auf die thatsächlich gefahrenen Transporte beschränkt, dem Bureau die Constatirung und Nachweisung dieser Transporte aufgetragen worden ist. In Bezug auf die rechtzeitige Erstellung der Antheilstabellen zu den in Kraft stehenden Güterverbandstarifen hat der Verwaltungsausschuss seine Bestrebungen in der früheren Weise fortgesetzt und constatirt, dass sich die Anzahl der Tarife, zu welchen die Antheilstabellen mit Schluss des Jahres gefehlt haben, gegenüber dem Vorjahre vermindert hat.

Die im Berichtsjahre durchgeführte cartellmässige Abrechnung reicht bei dem grössten Theile der Verkehre bis zum Schlusse des Jahres 1891 und befindet sich rücksichtlich dieser Verkehre im normalen Stande; bei denjenigen Verkehren, bei welchen dies nicht der Fall ist, liegen der Verzögerung Hindernisse zu Grunde, welche zum Theile ausserhalb des Wirkungskreises des Bureau liegen, zum Theile von demselben noch nicht beseitigt werden konnten; insoferne es die letzteren betrifft, sind für das laufende Jahr Einleitungen getroffen worden, um den Rückstand aufzuarbeiten. Im Ganzen waren im Berichtsjahre dem Eisenbahn - Central - Abrechnungsbureau 11 Cartellverkehre zugewiesen und sind demselben hierüber 7380 Acte über Refactien und Frachtrückvergütungen zugekommen, auf Grund welcher für 12 589 Verkehrsrelationen die entsprechenden Vormerkungen behufs cartellmässiger Durchführung gemacht und letztere auch rücksichtlich 8920 Verkehrsrelationen vorgenommen worden ist. Aus den durchgeführten Cartellabrechnungen resultirten für die betheiligten Verwaltungen Saldi im Gesammtbetrage von 662.185·41 fl., 332.223·35 Mk. und 145·43 Francs gegen 1,332.768·12 fl., 532.071·63 Mk. und 222.078·60 Frcs. im Jahre 1891. Bezüglich des bedeutenden Unterschiedes in der Höhe der Saldi ist zu bemerken, dass im Jahre 1891 mehrere Verkehre für längere Zeiträume abgerechnet wurden, in einzelnen im Vorjahre abgerechneten Verkehren viele cartellwidrige Instradirungen vorgekommen sind, aus welchen sich grössere Saldi ergaben und in den Verkehren pro 1892 ein besserer Naturalausgleich wahrzunehmen gewesen ist. Die Behandlung der cartellwidrigen Umkartirungen erstreckte sich bei 8648 Relationen, bezw. Stationsgruppen auf die Consignirung und den Cartellbestimmungen entsprechende Gruppirung der diesfälligen Transporte für die Zeitperiode vom 1. August 1888 bis 31. December 1889 und sind diese unumgänglich nöthigen und sehr schwierigen und zeitraubenden Vorarbeiten so weit gediehen, dass nunmehr an die cartellmässige Abrechnung dieser Transporte wird geschritten werden können. Von den 188.734 cartellmässig behandelten Positionen gelangen 84.701 zur Stornirung und 104 033 zur Abrechnung.

In der Generalabrechnung über die Transport-Einnahmen und sonstigen Forderungen wurden insgesammt 45,012.116·15 fl. Noten, 451.896·79 fl. Gold, 7,303.696·62 Mark, 626.839·13 Frcs. und 2032·88 Rubel abgerechnet und resultirten hieraus Saldi in der Höhe von 7,790.392·17 fl. Noten, 175.688·07 fl. Gold, 1,557.036·01 Mk., 397.368·48 Francs und 1409·48 Rubel. Im Vergleiche zu dem Vorjahre ergibt sich bei Umrechnung der ausländischen auf die österr. Währung eine Verminderung um 2·7 pCt.

Im Berichtsjahre wurden ferner für 39 Verwaltungen 12 Saldirungen vorgenommen und die zur Saldirung gebrachten Beträge dem Bureau mittelst 1451 Anmeldungen aufgegeben, über welche 17.796 Buchungsposten im Debit und Credit durchzuführen und 440 Conto correnti auszufertigen waren. Die Höhe der zur Ausgleichung angemeldeten Beträge belief sich auf 77,068.355·46 fl. Noten, 740.791·28 fl. Gold, 39.597·92 fl. Silber, 8,671.045·28 Mark, 1,877.917·16 Frcs. und 22.582·68 Rubel und verblieben nach erfolgter Saldirung zur Baarbegleichung 9,835 941·57 fl. Noten, 439 181·39 fl. Gold, 37.633·08 fl. Silber, 3,085 503 24 Mk., 621.486·12 Frcs. und 12 124·58 Rubel. Zur Begleichung dieser Saldi waren zusammen 1258 Zahlungen und ebenso viele Empfänge erforderlich; das Verhältniss der Baarsaldi zu den saldirten Totalbeträgen stellte sich wie folgt:

bei der	österreich.	Noten-Währung		12·76	pCt.
„ „	„	Gold-	„	59·29	„
„ „	„	Silber-	„	95·03	„
„ „	deutschen	Reichs-	„	35·58	„
„ „	französischen		„	33·10	„
„ „	russischen		„	53·74	„

Das Ergebniss der Saldirung hat sich im Vergleiche zum Vorjahre abermals günstiger gestaltet, indem sich die Anzahl der zum gegenseitigen Ausgleiche der Schuld- und Forderungsbeträge erforderlichen Zahlungen um 117 vermindert hat. Das letztere muss allerdings auch als eine Folge der Verminderung der Anzahl der Theilnehmer an der gemeinsamen Saldirungsstelle, welche Anzahl in Folge Austrittes der Serbischen Staatsbahn, der Bulgarischen Staatsbahn und der Orientalischen Eisenbahnen, sowie in Folge Verstaatlichung der Galizischen Carl Ludwig-Bahn, der ungar. Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn, der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker und der Torontaler Localbahnen von 47 auf 39 gesunken ist, bezeichnet werden, auf welchen Umstand auch die Verminderung der behandelten Anmeldungen, der durchgeführten Buchungsposten, sowie der ausgefertigten Conti zurückzuführen ist.

Bezüglich des allgemeinen Dienstes ist aus dem Berichte zu entnehmen, dass die Anzahl der im Bureau eingelangten, bezw. dortselbst ausgefertigten Acte sich gegenüber jener des Vorjahres um 3599, die Anzahl der erledigten Acte um 3515 und die Anzahl der Expeditionen um 451 vermehrt hat; auch die Anzahl der zur Instruirung des Personals hinausgegebenen Dienstvorschriften hat sich von 561 auf 690 erhöht. An Tarifen und Nachträgen sind 121, bezw. 204 eingelangt und standen hievon überhaupt 201, bezw 296 mit 451 Antheilstabellen in Verwendung. Der gesammte Acteneinlauf betrug 24.610 Stücke, wovon 22.507 mit 23.743 abgefertigten Expeditionen erledigt wurden; ausserdem sind 44.644 Dienstbriefe und Packete — um 14.663 weniger als im Vorjahre — zwischen in- und ausländischen Verwaltungen abgefertigt worden.

Zur Besorgung der Geschäfte des Eisenbahn-Central-

Abrechnungsbureau in Oesterreich standen mit Schluss des Berichtsjahres 52 zugetheilte und 30 eigene Beamte, 68 Diurnisten und Praktikanten, 10 Bureaudiener und 7 Tag- und Accordarbeiter in Verwendung, und war dieser Stand gegenüber dem Vorjahre um 3 Personen geringer. Die Verminderung hat sich durch die im Laufe des Jahres erfolgte Rückversetzung von 3 zugewiesenen Beamten, das Ableben und die Ausscheidung je eines eigenen Beamten, das Ableben von 2 und den Austritt von 8 Diurnisten, ferner durch Zuweisung zweier Beamten und Neuaufnahme von 10 Diurnisten, bezw. Praktikanten ergeben; 4 Diurnisten wurden zu eigenen Beamten des Bureau ernannt. Der Bureaubesuch war den Bediensteten im ganzen Jahre an 338 Tagen vorgeschrieben und ergaben sich bei einem durchschnittlichen Stande von 167 Bediensteten für das Bureau und für das ganze Jahr 56.446 Arbeitstage; hievon sind in Abfall gekommen:

1710 Tage oder 3·02 pCt. in Folge von Urlauben,
2570 „ „ 4·55 „ „ „ „ Krankheiten und
238 „ „ 0·42 „ „ „ „ anderen Ursachen.

Von den Urlauben wurden gewährt:

1182 Tage zur Erholung,
298 „ „ „ krankheitshalber,
156 „ „ Ableistung der Militärdienstpflicht und
74 „ aus anderen Ursachen.

Der jährliche Durchschnittsbezug an fixen Gebühren stellte sich für einen Beamten exclusive des Vorstandes auf 1504 fl., für einen Diurnisten auf 625 fl., für einen Diener und Arbeiter auf 489 fl. und für einen Bediensteten überhaupt auf 1040 fl., und haben sich diese Durchschnittsbezüge gegen das Vorjahr bei einem Beamten um 10 fl., bei einem Diurnisten um 12 fl., bei einem Diener und Arbeiter um 15 fl. und bei einem Bediensteten überhaupt um 25 fl. erhöht.

Die Kosten des Bureau haben im Berichtsjahre 229.559·29 fl. betragen, wovon 198.146·18 fl. auf Personalkosten, 9532·69 fl. auf Miethzinse und Instandhaltung der Localitäten, 1518·89 fl. auf Beheizung, Beleuchtung und Reinigung, 5144·44 fl. auf Drucksorten, Geschäftsbücher und Papier, 11.214·06 fl. auf Druck- und sonstige Vervielfältigungskosten und 4003·03 fl. auf sonstige Kosten entfallen; nach Abschlag der Einnahmen per 5218·70 fl. (an hereingebrachten Bezügen für ausgetretene Beamte, Gehaltsvorschüsse und Decretstempelgebühren 942·56 fl., für Nebenarbeiten auf specielle Rechnung 2190·45 fl., für Drucksorten und Instructionen 1378·24 fl., als Erlös für Maculaturpapier 417·24 fl. und an sonstigen Empfängen 290·21 fl.) ergeben sich die Nettokosten per 224.340 59 fl. Diese Nettokosten, welche das Präliminare um 1850·59 fl. überschritten haben, vertheilen sich auf die einzelnen Dienstzweige, wie folgt: auf die Abrechnung der Transport-Einnahmen 77.099·35 fl., auf die Gebührenrückvergütung 26.375·66 fl., auf die Rückrechnung 37.849·42 fl., auf die Cartellabrechnung 79.166·21 fl. und auf die gemeinsame Saldirung 3849·95 fl. Die Ueberschreitung des Kostenpräliminares ist bei den sachlichen Ausgaben und insbesondere dadurch entstanden, dass einzelne Ausgaben, welche den Dienst des Vorjahres betreffen, in diesem aber wegen verspäteter Zurechnung nicht zur Durchführung gelangt sind, erst im Berichtsjahre in Rechnung gestellt werden konnten.

Die Durchschnittskosten betrugen: einer Repartitionsposition bei der Vertheilung und Abrechnung der Transport-Einnahmen 3·333 kr., einer Saldirungspost 21·634 kr., einer Repartitionsposition bei der Rückvergütung 14·702 kr., eines Guldens rückgerechneter Transporteinnahmen 0·369 Kreuzer und eines Guldens Saldo aus der Cartellabrechnung 9·557 kr.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von der Station Königstadtl über Poděbrad nach Petschek. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 15. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich des vom Stadtrathe Poděbrad vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Königstadtl der Böhmischen Commercialbahnen über Poděbrad nach Petschek zum Anschlusse an die nördliche Linie der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 34.565.]

Projectirte schmalspurige Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn). (Theilstrecke km 0·0 bis km 50·4: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes der in Steiermark gelegenen Theilstrecke von km 0·0 bis km 50·4 der schmalspurigen Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) für die Zeit vom 31. Juli bis 13. August anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Dr. Theodor Hausotter betraut. [G.-I.-Z. 13.448.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Juni.) Zu der mit Ende des Monates Mai ausgewiesenen Zahl von 415·2 Eisenbahnbau-Kilometer sind durch den Beginn des Baues der Linie Gablonz—Tannwald der Localbahn Reichenberg-Gablonz 14·8 km und durch den Baubeginn der Localbahn Monfalcone - Ronchi - Cervignano der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft 14·9 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Verkehre übergeben wurden: die Secundärbahn Schrambach-Kernhof der k. k. Staatsbahnen mit 25·7 km und die Theilstrecke Strobl — Mondsee — St. Lorenzen der Salzkammergut-Localbahn mit 22·8 km. Es verblieben somit mit Schluss des Monates Juni 396·4 Eisenbahn-Kilometer in Bauausführung, wovon 96 km auf Staatsbahnen und 300·4 km auf Privatbahnen entfallen. Die Vollendung ist in nächster Zeit zu gewärtigen bei der Zahnradbahn auf den Schafberg der Salzkammergut-Localbahn, bei der Strecke Wels—Unterrohr der Localbahn Wels-Aschach und beim zweiten Geleise in der Strecke Tetschen—Laube der Oesterr. Nordwestbahn; der namhafte Baufortschritt auf den Strecken Laibach—Grosslupp und Grosslupp—Gottschee der Unterkrainer Bahnen hält an. Die Zahl der im Monate Juni beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich in Folge des Ausfalles der eröffneten Strecken von 18.981 auf 15.459 vermindert und beträgt 42 im Durchschnitte pro Kilometer. (Vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 73 vom 27. Juni.) [24. Juli, Z. 38.146.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Geleiseanlage in Göding.) Am nördlichen Ende der Station Göding wird ein Stockgeleise mit einer entlang desselben führenden 6 m breiten Ladestrasse hergestellt. [22. Juni, Z. 27.272.]

— (Viehfütterungs- und Tränkungsanlage in Oswięcim.) In der Station Oswięcim wird für Zwecke des Josef Thieberg eine Viehfütterungs- und Tränkungsanlage errichtet. [22. Juni, Z. 27.766.]

— (Schuppenerrichtung in Stauding.) In der Station Stauding wird zum Zwecke der Unterbringung von Posthandwägen ein Schuppen errichtet. [5. Juni, Z. 24.757.]

— (Linie Brünn—Prerau: Bauliche Veränderungen in Rausnitz.) In der Station Rausnitz-Slawikowitz werden zwei neue Wasserkrahne mit den dazu gehörigen Entleerungsgruben errichtet und die Putzgrube von km 32·172 nach km 32·121 zum südlichen Wasserkrahne verlegt. [19. Juni, Z. 26.749.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Bauliche Veränderungen in Troppau.) In der Station Troppau wird der Güterschuppen sammt dem damit in Verbindung stehenden Ladeperron verlängert und ein neues, diesen Veränderungen entsprechendes Strassenladegeleise hergestellt. [3. Juli, Z. 25.076.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Eröffnung der Haltestelle Guttenfeld.) Am 1. August wird die an der Linie Lundenburg—Zellerndorf, zwischen der Station Neusiedl-Dürnholz und der Haltestelle Bratelsbrunn, in km 114·149 beim Wächterhause Nr. 73 gelegene Haltestelle Guttenfeld mit dem Zuge Nr. 626 für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. In dieser Haltestelle werden Fahrkarten II. und III. Classe durch den Bahnwächter nach allen Stationen und Haltestellen der Linie Lundenburg—Zellerndorf, sowie der Strecken von Lundenburg bis incl. Pausram, bezw. Rohatetz und Dürnkrut, verausgabt. Die Uebernahme und Ausfolgung des Reisegepäcks erfolgt in der Haltestelle Guttenfeld durch den Bahnwächter. Rücksichtlich der Beförderung der Personen und des Reisegepäcks in der Haltestelle Gutteufeld gelten die Bestimmungen des Tarifes für den Transport von Personen und Reisegepäck auf dem Hauptbahnnetze der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. April 1891 und der dazu gehörigen Nachtiäge.

Oesterr. Nordwestbahn. (Ausnahmsweise Beförderung von Personen mit Güterzügen.) Die Verwaltung der Oesterr. Nordwesthahn hat von der ihr im Jahre 1888 von der k. k. General-Inspection im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilten Bewilligung, ausnahms- und versuchsweise mit gewöhnlichen Güterzügen Personen befördern zu dürfen, wenn dies bei Ausflügen von Corporationen, Vereinen u. s. w. in Folge Mangels eines geeigneten Zuges, welcher fahrplanmässig den Personenverkehr vermittelt, nöthig werden sollte, in letzterer Zeit in nachstehenden Fällen Gebrauch gemacht: Dem k. u. k. 7. Dragoner-Regimente in Lissa wurde gestattet, während der Dauer der Schiessübungen den Güterzug Nr. 452 zur Fahrt von Lissa nach Nimburg und den Güterzug Nr. 105 zur Rückfahrt von Nimburg nach Lissa zu benützen. Weiters wurden am 18. Juni Gäste des Verschönerungsvereines in Langenzersdorf mit dem Güterzuge Nr. 104 von Langenzersdorf nach Wien befördert. [G.-I.-Z. 14.077.]

Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln.) Die Verwaltung der Localbahn Innsbruck-Hall i. T. hat fiiuf Personenwagen und einen auch zum Personentransporte verwendbaren gedeckten Güterwagen in Bestellung gebracht. [Z. 31.934.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 12. Juli 1893, Z. 45.687, die seinerzeit mit Erlass vom 28. Juli 1892, Z. 40.668/III, im Sinne der bestehenden Normen dem Gutsbesitzer Baron Ludwig Baratta-Dragono ertheilte Vorconcession für nachfolgende als normalspurige Linien zu erbauende Localhahnen auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert, und zwar:

a) für eine von der Station Losoncz der Linie Budapest—Hatvan—Fülek—Zolyóm (Altsohl)—Ruttka der kgl. Ungar. Staatshahnen abzweigende und diese über Kálnó, Berzencze, Zelene-Potlár und Fazekas-Zsalusza in der Station Rima-Szombat mit der Linie Feled—Tiszolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende Localbahn als Hauptlinie;
b) für eine von der zukünftigen Station Berzencze der projectirten Linie a) abzweigende, über Szinóbánya-Vashámor bis zur dortigen Glashütte,
c) für eine gleichfalls von Berzencze aus über Bisztricska—Málnapatak und Hámor bis Farkasvölgy (Wolfsthal), schliesslich
d) für eine von der zukünftigen Station Poltás der Linie a) abzweigende und über Cseh-Brezó bis zur Zalatnaer Glashütte führende Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1892, Vorconcession Post 1 a—d);

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Erlass in Angelegenheit der Auswanderungs-Bestrehungen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, an alle Eisenhahn- und Schiffahrts-Unternehmungen in Angelegenheit der Auswanderungen einen Erlass gerichtet. Da die Beamten dieser Unternehmungen die Umtriebe der Auswanderungs-Agenten am besten beohachten können und es auch vorzukommen pflegt, dass das untergeordnete Personal, zumal in kleineren Stationen, diese Menschenhändler unterstützt, fordert der Minister die Directionen der erwähnten Unternehmungen auf, ihre Angestellten anzuweisen, wenn sie Auswanderer hemerken oder von den Umtrieben der Auswanderungs-Agenten etwas erfahren, hievon sofort das competente Stuhlrichter- oder Polizeiamt zu verständigen und darauf zu achten, dass ihr Personal mit den Auswanderern oder den Agenten nicht gemeinsame Sache machen möge.

— (Finanzielle Resultate der dem Ministerium unterstehenden Ressorts.) Die finanziellen Resultate der einzelnen Ressorts des kgl. ungar. Handelsministeriums stellen sich, wie aus Budapest berichtet wird, dem officiellen Gebahrungsausweise für das Jahr 1892 zufolge, im Vergleiche zu jenen des Jahres 1891, folgenderweise:

Die gesammten Ausgaben dieses Ressorts waren mit fl. 69,361.035, die gesammten Einnahmen mit fl. 91,876.417 präliminirt; die Ausgaben betrugen fl. 72,708.299, die Einnahmen fl. 98,519.615, so dass anstatt des vorhergesehenen Ueberschusses von fl. 22,515.382 ein solcher von fl. 25,811.315, demnach um fl. 3,295.933 mehr resultirt. Es stellten sich die Einnahmen von Post und Telegraphen auf fl. 14,176 287 (+363.787), der Staatshahnen auf fl. 73,721.699 (+ 3,971.699), bei der Staatsmaschinenfahrik auf fl. 4,958.558 (+ 1,458.558), hei dem Diósgyörer Eisenwerke auf fl. 4,187.925 (+ 217.425). Die Investitionen im Rahmen dieses Budgets hezifferten sich dem Präliminare entsprechend auf fl. 6,382.216. Die Ausgaben der Staatsbahnen betrugen fl. 41,353.081 (+ 1,513.081), so dass sich im Gegenhalt zu den Einnahmen für das gesammte staatliche Bahnnetz ein Nettoerträgniss von fl. 32,468.600 ergiht, was bei dem in demselben investirten Capital von 845 Millionen Gulden Nominale einer Verzinsung von 3·84 pCt. gegen 3·31 pCt. im vorigeu Jahre entspricht.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. (Uebernahme des Betriebes durch die Direction der kgl. Ungarischen Staatshahnen.) Mit 1. Juli ist, wie aus Budapest berichtet wird, der zwischen den kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossene Vertrag bezüglich der Betriehsführung der gesellschaftlichen Linien in Wirksamkeit getreten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35 und 53) und haben die Staatsbahnen die Leitung des Betriehes definitiv übernommen. Die Fünfkirchen-Barcser Eisenhahn hleibt als vollkommen selbstständiges Unternehmen aufrecht und werden die Rechnungen gesondert geführt. Der äussere executive Dienst untersteht der Agramer Betriehsleitung, resp. dem Verkehrschef von Fünfkirchen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Ausdehnung der Ausnahmetarife für Futter und Streumittel auf alle directen Verkehre innerhalb Deutschlands) In Rücksicht auf den in vielen Gegenden Deutschlands herrschenden Mangel an Futter- und Streumitteln waren auf den Eisenbahnen mehrerer Bundesstaaten schon vor einiger Zeit für den Binnenverkehr Frachterleichterungen gewährt. Von der Preuss. Staatsbahnverwaltung wurde in Anregung gebracht, die zunächst auf den Preuss. und Oldenburgischen Staatshahnen, sowie den Reichseisenhahnen in Elsass-Lothringen im Binnen- und Wechselverkehr eingeführten sehr ermässigten Ausnahmetarife für Futter- und Streumittel auf alle directen Verkehre innerhalb Deutschlands auszudehnen. Dieser vom Reichseisenhahnamt unterstützte, namentlich auch zur Erleichterung des Austausches zwischen den verschiedenen Bezirken geeignete Vorschlag hat hei sämmtlichen Deutschen Staatsbahnverwaltungen, wie auch mit verschwindenden Ausnahmen bei den Privateisenbahnen Annahme gefunden, so dass jene Ausnahmetarife sich nunmehr über das ganze Gebiet des Reichs erstrecken. Damit sind auch die bezüglichen, im Reichstage geäusserten Wünsche erfüllt.

Schweiz. (Temperatur in den Eisenhahn-Personenwagen und Besetzung der Plätze in denselben.) Das schweizerische Eisenbahn-Departement hat unterm 1. Juli folgendes Kreisschreihen an die schweizerischen Eisenbahnverwaltungen gerichtet: Von verschiedener Seite wird darüber Klage geführt, dass einerseits die Temperatur der Personenwagen hei Abfahrt der Züge ah den Endstationen eine unerträglich hohe sei (38—42° C.) und andererseits die Züge vielfach mit zu wenig Wagen ausgerüstet würden, so dass die Reisenden gezwungen wären, alle Sitzplätze der Wagen zu hesetzen. Diese Beschwerden veranlassen das Departement, die Bahnverwaltungen auf zwei frühere Erlässe hierüber aufmerksam zu machen, nämlich:

1. Mit Kreisschreihen vom 29. August 1887 hatte das Departement auf die Wünschbarkeit aufmerksam gemacht, bei

heisser Witterung die Wagen vor der Abfahrt der Züge gehörig zu lüften und die Wagendecken mit kaltem Wasser reichlich zu begiessen.

2. Mit Kreisschreiben vom 4. Juli 1888 hatte der Bundesrath aus Veranlassung der Behandlung des bundesräthlichen Geschäftsberichtes pro 1887 im Nationalrath die Verwaltungen der schweizerischen Eisenbahnen eingeladen:

a) In den Wagen, deren Bänke auf beiden Seiten des Durchganges angebracht sind, und zwar in allen Classen, die Besetzung der einzelnen Bänke mit mehr als 2 Personen so viel als möglich zu vermeiden.

b) Wo ausnahmsweise Coupéwagen in den Zügen fahren, die Besetzung der Coupés I. Classe mit nur 4, II. Classe mit nur 6 und III. Clasee mit nicht mehr als 8 Personen in Aussicht zu nehmen.

c) In den Nachtzügen darauf Bedacht zu nehmen, dass, wenn immer möglich, in ein Coupé oder in den entsprechenden Raum eines Durchgangswagens nicht mehr als 4 Personen gewiesen werden.

d) Die ordentlichen Zugscompositionen unter Beachtung der vorstehenden Anweisungen und im Uebrigen in dem Verständniss zu bemessen, dass ein Ueberschuss an Plätzen über das regelmässige Bedürfniss zur Verfügung bleibt.

Das Departement muss aus den Eingangs erwähnten Klagen, sowie aus Beobachtungen seiner Beamten schliessen, dass diese Vorschriften bei den ausübenden Organen der Bahnen in Vergessenheit gerathen seien, und ersucht daher die Verwaltungen, ihnen dieselben zu strenger Nachachtung in Erinnerung zu bringen. Hiebei wollen wir nicht unterlassen, rücksichtlich der Kühlhaltung der Personenwagen zu bemerken, dass nach unserem Dafürhalten diese Frage noch nicht als in endgiltiger Weise geregelt betrachtet werden kann und laden wir die Verwaltungen daher ein, in dieser Beziehung weitere Studien zu machen und dem Departement seiner Zeit vom Resultate derselben Bericht zu erstatten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 Tonnen Gehalt ist am 18. Juni nach 18tägiger Fahrt mit 56 Passagieren und 2127 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Bombay 1,608.575 kg Baumwolle (hievon 24.500 kg für Venedig), 50.750 kg Mirabolamen, 76.125 kg Arachides, 54.708 kg Rübensamen, 500 kg Curiositäten, 14.311 kg Cocosnussfasern, 12.383 kg Kaffee (hievon 5075 kg für Venedig), 1015 kg Cocosnüsse, 1015 kg Sapanholz, 30.805 kg Felle, 2131 kg Därme, 200 kg Gummi, 25.171 kg Pflanzenhaar (hievon 1116 kg für Venedig), 100 kg Thee, 507 kg Manufacte, 152.250 kg Ricinusölsamen für Venedig, 20.300 kg Leinsamen für Venedig, 14.920 kg Curcumawurzel; aus Calcutta 33.135 kg Felle (hievon 4872 kg für Ancona und 4313 kg für Salonich); aus Aden 21.822 kg Perlmutter, 4060 kg Kaffee; aus Port Said 2038 kg Indigo. Der Wertb der eingeführten Waaren betrug 1,195.989 fl. ö. W.

— (Abfahrt des Dampfers „Orion" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 1760 Tonnen Gehalt ist am 21. Juni mit sieben Passagieren und 1143 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz, sowie 5340 Stück verschiedener Holzgattungen, von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 51 Colli Esswaaren, 10 Colli Spiritus, 142 Colli Zucker; nach Padang 100 Colli Mehl, 2 Colli Metallwaaren; nach Soerabaja 50 Colli Mebl; nach Suez 11 Colli Esswaaren; nach Suakim 63 Colli Zucker; nach Aden 2 Colli Manufacte, 5 Colli Metallwaaren, 75 Colli Mehl; nach Zanzibar 51 Colli Mehl, 6 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Glasperlen; nach Massaua 155 Colli Bier, 2 Colli Schuhwaaren; nach Mombassa 50 Colli Mehl; nach Bombay 12 Colli Mützen, 28 Colli Knöpfe, 580 Colli Papier, 22 Colli Kurzwaaren, 58 Colli Baumwollwaren, 140 Colli Farben, 20 Colli Droguen, 33 Colli Garne, 6 Colli Spielwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 83 Colli Lampen, 73 Colli Manufacte, 138 Colli Metallwaaren, 45 Colli Holzwaaren, 96 Colli Glasperlen, 18 Colli Schuhwaaren, 98 Colli Glaswaaren; nach Bagdad 45 Colli Zündhölzchen, 20 Colli Manufacte, 1 Collo Mützen; nach Bassorah 8 Colli Manufacte, 7 Colli Lampen; nach Bunder-Abbas 4 Colli Manufacte; nach Colombo 12 Colli Manufacte, 115 Colli Holzwaaren, 39 Colli Metallwaaren, 4171 Stück Holzbretter; nach Rangoon 12 Colli Baumwollwaaren, 131 Colli Garne, 9 Colli Manufacte; nach Sidney 13 Colli Esswaaren; nach Tuticorin 5 Colli Metallwaaren: nach Madras 10 Colli Metallwaaren, 24 Colli Papier, 27 Colli Lampen, 14 Colli Glasperlen, 5 Colli Garn; nach Calcutta 50 Colli Wein, 10 Colli Knöpfe, 15 Colli Spielkarten, 62 Colli Glaswaaren, 60 Colli Glasperlen, 217 Colli Manufacte, 34 Colli Holzwaaren, 490 Colli Papier, 37 Colli Lampen, 53 Colli Garne, 24 Colli Kurzwaaren, 72 Colli Metallwaaren, 228 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Spiritus; nach Penang 10 Colli Garne, 54 Colli Papier, 17 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 200 Colli Bier, 48 Colli Wein, 23 Colli Manufacte, 158 Colli Papier, 3 Colli Tabak, 133 Colli Metallwaaren, 5 Colli Mützen, 51 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Erdwachs; nach Soerabaya 32 Colli Papier, 39 Colli Seife, 375 Colli Mehl, 3 Colli Manufacte, 13 Colli Garne, 12 Colli Glasperlen, 644 Colli Erdwachs; nach Samarang 63 Colli Papier, 315 Colli Erdwachs; nach Batavia 1 Colli Manufacte, 25 Colli Seife, 45 Colli Erdwachs; nach Macassar 100 Colli Mehl; nach Cheribon 20 Colli Erdwachs; nach Bangkok 10 Colli Garne; nach Hongkong 9 Colli Kurzwaaren, 55 Colli Seife, 380 Colli Stahl, 7 Colli Manufacte, 651 Colli Zündhölzchen, 15 Colli Papier, 2 Colli Musikinstrumente; nach Manila 7 Colli Baumwollwaaren, 550 Colli Bier, 45 Colli Papier, 26 Colli Garne, 10 Colli Holzwaaren; nach Shanghai 13 Colli Holzwaaren, 136 Colli Seife. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 692.795 fl. ö. W.

Bayern. (Donau- und Innverkehr im Jahre 1892.) Laut der im kgl. bayerischen statistischen Bureau in München zusammengestellten Statistik sind im Jahre 1892 auf der Donau zu Passau eingelangt: Im Bergverkehre 978 Schiffe (und zwar 145 Personenschiffe, 365 Schlepper und 468 Güterschiffe), darunter 823 österreichische und 155 deutsche, mit einer Gesammtladung von 46.789 t; im Thalverkehre 192 Schiffe (und zwar 76 Schlepper, 95 Güterschiffe und 21 Segelschiffe), darunter 171 österreichische und 21 deutsche, mit einer Gesammtladung von 2336 t. Abgefahren sind von Passau zu Berg 169 Schiffe (und zwar 89 Schlepper und 80 Güterschiffe, sämmtlich österreichische, mit einer Gesammtladung von 851 t; zu Thal 664 Schiffe (und zwar 145 Personenschiffe, 270 Schlepper. 240 Güterschiffe und 9 Segelschiffe), darunter 511 österreichische 153 deutsche mit einer Gesammtladung von 6650 t. Im Durchgangsverkehre endlich passirten Passau auf der Donau zu Berg 1222 Schiffe (und zwar 145 Personenschiffe, 397 Schlepper und 680 Güterschiffe), darunter 1066 österreichische und 156 deutsche, mit einer Gesammtladung von 128.652 t; zu Thal 897 Schiffe (und zwar 145 Personenschiffe, 299 Schlepper, 365 Güterschiffe und 88 Segelschiffe), darunter 665 österreichische und 232 deutsche, mit einer Gesammtladung von 49.438 t. Unter den angekommenen Gütern waren zu Berg: 15.276 t Weizen und Spelz, 2143 t Roggen, 4077 t Gerste, 315 t Hafer, 19.600 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 455 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 464 t frisches und getrocknetes Obst, 1384 t harte Schnittwaare, 481 t weiche Schnittwaare, 260 t Wein, 1491 t Mehl und Mühlenfabrikate; zu Thal 5906 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 1878 t Steinkohlen, 688 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren. Abgegangen waren insbesonders zu Berg: 655 t Weizen und Spelz, 114 t Mehl und Mühlenfabrikate; zu Thal: 297 t verarbeitetes Eisen aller Art, 3840 t Cement, Trass und Kalk, 239 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 145 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 223 t fette Oele und Fette, 155 t Petroleum und andere Mineralöle, 120 t Steinkohle, 317 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 662 t Thonwaaren, Steingut und Porzellan. Durch gingen durch Passau zu Berg: 50.382 t Weizen und Spelz, 6067 t Roggen, 315 t Hafer, 19.898 t Gerste, 25.694 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 4562 t frisches und getrocknetes Obst, 1408 t Gemüse und Pflanzen, 657 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 5852 t harte Stämme (Nutz-, Bau-, Schiffsholz), 1425 t harte Schnittwaare, 734 t weiche Schnittwaare, 379 t Wein, 4518 t Mehl und Mühlenfabrikate, 508 t rohe Wolle; zu Thal: 221 t rohe Baumwolle, 203 t Roheisen und Brucheisen, 1247 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 9793 t verarbeitetes Eisen aller Art, 4161 t Cement, Trass und Kalk, 3139 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 408 t Glas und Glaswaaren, 508 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 580 t Fastage, Fässer, Kisten und Säcke, 289 t Wein, 4405 t Reis, 3877 t fette Oele und Fette, 8697 t Steine und Steinwaaren, 1122 t Steinkohlen, 450 t Braunkohlen, 1076 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröbren, 655 t Thonwaaren, Steingut und Porzellan. — Auf dem Inn sind im Jahre 1892 angekommen zu Thal 53 Segelschiffe, darunter 48 deutsche und 5 österreichische, mit einer Gesammttragfähigkeit von 980 t und einer Gesammtladung von 152 t; abgegangen zu Berg sind 27 Segelschiffe, sämmtlich deutsche, mit einer Gesammttragfähigkeit von 270 t und einer Gesammtladung von 9 t.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate August 1893.) Im Monate August werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	August
Fiume	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Árpád"	3
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Szápáry"	10
„	Bari (Brindisi), Palermo, Meseina, Catania, Syrakus, Malta, Tunis (Tripolis*)	„Carola"	10
„	Trieet, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Buda"	17
Fiume, Triest	Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Szent István"	20
Finme	Triest, Bari, Catania, Meesina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Adria"	24
Fiume, Triest	Barcelona **)	„B. Kemény"	25
Fiume	Trieet, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Árpád"	31
Finme	Leith	„Jókai"	1—10
„	Ronen	„Zichy"	1—10
„	Hamburg	„Sparta"	1—10
„	Liverpool	„Alsatian"	5—15
„	London	„Sultana"	10—20
„	Liverpool	„Tarifa" (Cunard Line)	15—25
„	Hnll, Newcastle o/T	„Palermo"	15—25
„	(Malta *, Gibraltar *), London	„Szent László"	15—25
„	Rouen		15—25
„	(Malta*, Algier*) Glasgow	„Rákóczy"	21—31
„	Tanger*), Bordeaux	„Mátyás király"	21—31
„	London	„Winestead"	21—31
„	Antwerpen	„Baross"	21—31
„	New-York	„Victoria" (Ancher Line)	21—31
„	Liverpool	„Aleppo" (Cunard L.)	25/VIII—5/IX
„	Leith	„Tibor"	25/VIII—5/IX
Marseille, Genna, Neapel, Messina, Bari	Finme, Triest	„Buda"	5
Mareeille, Genua, Neapel, Meseina, Bari	„ „	„Adria"	12
Mareeille, Genna, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Árpád"	19
Tnnis, Malta, Syrakus, Catania, Messina, Bari	Triest, Finme	„Carola"	21
Marseille, Genna, Neapel, Messina, Bari	Finme, Triest	„Szápáry"	26
Glasgow	Triest, Fiume	„Tibor"	1—10
Antwerpen	„ „	„Báthori"	1—10
Newcastle o/T.	„ „	„Kálman Király"	5—15
Liverpool	„ „	„Audalusian"	5—15
London	„ „	„William Bailey"	5—15
Liverpool	„ „	„Aleppo" (Cunard Line)	10—20
Hnll, Newcastle o/T	„ „	„Bassano"	15—25
Hamburg	„ „	„Karthago"	15—25
London	„ „	„Zrinyi"	15—25
Bordeanx	„ „	„Andrássy"	21—31
Glasgow	„ „	„Matlekovits"	21—31
Ronen	„ „	„Zichy"	21—31
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Finme	„Deák"	21—31
Liverpool	Finme, Triest	„Saragossa" (C. L.)	25/VIII—5/IX

*) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladungen nach Algier, Malta, Tanger, Tripolis oder Gibraltar angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieeer Häfen zu unterlaesen.

**) Der Dampfer wird aneser Barcelona noch einen zweiten spanischen Mittelmeer-Hafen, eventnell Cadix, anlaufen.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines ohbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Anekünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann, Wien,** I., Zelinkagaese 2. — **Budapest,** Franz Joeef-Platz 6.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn - Frachtverkehr. (Tarifanwendung auf internationale Sendungen bei nachträglicher Abänderung der Bestimmungsstation.) An das Centralamt für den internationalen Eisenbahn-Transport in Bern ist die Anfrage gerichtet worden, ob für einen aus Italien kommenden, auf Grund eines internationalen Tarifes nach einer schweizerischen Station abgefertigten Transport, wenn er nach Ankunft auf der italienisch-schweizerischen Grenzstation auf Antrag des Absenders nach einer anderen als der ursprünglich im Frachtbriefe bezeichneten schweizerischen Bestimmungsstation geleitet wird, die Frachtberechnung nach dem zwischen der Abgangs- und der neuen Bestimmungsstation bestehenden Frachtsatze verlangt werden könne. Es sei im fraglichen Falle die Fracht von der Versandtbis zur Grenzstation nach dem internen italienischen Tarife berechnet worden, obgleich ein directer Satz bis zur nachträglich bestimmten Empfangsstation bestehe. Das Centralamt hat erwidert, dass die Schlichtung von Differenzen zwischen Eisenbahnen und Privaten nicht in seinen Wirkungskreis falle und es daher auch nicht in der Lage sei, eine Entscheidung abzugeben. Die Forderung des billigeren Tarifes sei im Wege einer Reclamation bei der betreffenden Bahnverwaltung einzubringen. Es könne jedoch mitgetheilt werden, dass nach Kenntniss des Centralamtes die italienischen Bahnen stets den Anspruch aufrecht erhalten haben, für Sendungen, welche auf den Grenzstationen nach einer anderen als der ursprünglichen Bestimmungsstation geleitet werden, die Fracht nach dem internen Tarife anfordern zu können.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 7.]

— (Zulässigkeit der Nachnahme auf Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann*).) Von einem Staate ist dem Centralamte für den internationalen Eisenbahn-Transport in Bern die Mittheilung gemacht worden, dass die Eisenbahn-Verwaltungen über die Frage sich nicht einigen können, ob es mit Rücksicht auf die Vorschriften der Artikel 4 und 13 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn - Frachtverkehr gestattet sei, Sendungen von Gütern, für welche wegen leichten Verderbens die Fracht im voraus zu entrichten sei, mit Nachnahme zu belasten. Mit der Anfrage an das Centralamt über seine Ansicht war die Ausführung verbunden, dass die Behörde davon ausgehe, dass in dem bezeichneten Falle eine Nachnahme-Belastung unzulässig sei, die Eisenbahn-Verwaltungen jedoch durch Verzicht auf die Vorausbezahlung der Fracht es in ihrer Macht hätten, etwaigen besonderen Verkehrsbedürfnissen zu entsprechen. Das Centralamt hat erwidert, dass es keinen Grund habe, dieser Anschauung entgegen zu treten, mit dem Beifügen aber, dass es sich der freieren Auffassung, wonach bei Zustimmung aller betheiligten Bahnen Nachnahmen auch bei den im Art. 13, Abs. 2, des internationalen Uebereinkommens bezeichneten Gütern zugelassen werden könnten, nicht ein für allemal entschlagen möchte.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 7.]

— (Schiedsgericht für Streitfälle der Bahnen untereinander, welche vor das Centralamt für den internationalen Eisenbahn - Transport gebracht werden.) Durch Beschluss des schweizerischen Bundesrathes vom 31. Jänner d. J. ist dem Art. 5 der Verordnung vom 29. November 1892, betreffend das schiedsgerichtliche Verfahren in den vor das Centralamt für den internationalen Eisenbahn-Transport in Bern gebrachten Streitfällen (vergl. Vrdgs.-Bl. 1893, Nr. 5, Seite 88), die Auslegung gegeben worden, dass die Mitglieder des Schiedsgerichtes eine besondere Reiseentschädigung nur soweit beziehen werden, als sie sich nicht im Besitze von Eisenbahn-Freikarten befinden, welche ihnen als Schiedsrichter verschafft worden sind.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 7.]

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde

am 14. Juli bei der Firma

„K. k. priv. Mährische Grenzbahn"

Ignaz Konta als Procurist gelöscht.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat auf Grund der Bestimmungen des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, die Functionen eines Regierungscommissärs bei den Hauptlinien der Wiener Stadtbahn dem k. k. Ministerialrathe im Handelsministerium Dr. Wilhelm Leddihn, und jene eines Stellvertreters des Regierungscommissärs dem k. k. Ministerialsecretär in demselben Ministerium Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bonnott übertragen.

*) Vgl. Verordnungs-Blatt 1893, Nr. 62, Seite 1010.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Wir geben hiemit bekannt, dass wir die nachfolgenden **Altmaterialien,** als: Altes Schieneneisen, Zerren- und Bröckeleisen, Metalle, Maculaturpapier, Kautschukabfälle, Leinenabfälle, Leinenwaaren-Abfälle und Bruchglas **im Offertwege zu verkaufen** beabsichtigen, und zwar:

I. Gruppe.

Diverse alte Eisengattungen.

circa	220.000 kg	alter Schienenstahl,
„	132.400 kg	altes Schieneneisen, Bresowaer,
„	300.000 kg	„ „ aus den übrigen Werken,
„	6.100 kg	alter gerader Federgussstahl,
„	3.800 kg	„ Gussstahl,
„	123 kg	„ Feilenstahl,
„	485 kg	„ Werkzeugstahl,
„	15.100 kg	„ Spiralfederstahl,
„	518 kg	altes Stahlblech,
„	1.070 kg	„ Weissblech,
„	24.500 kg	„ Plattenblech,
„	16.460 kg	„ Eisenblech,
„	40.000 kg	alte Stahlspäne,
„	13.000 kg	„ Schmiedeisenspäne,
„	4.700 kg	„ Gusseisenspäne,
„	28.000 kg	alter Bessemerstahl-Tyres,
„	10.400 kg	„ Gussstahl-Tyres,
„	52 kg	„ Stahldraht,
„	1.000 kg	„ Eisendraht,
„	960 kg	alte unbrauchbare Radsterne,
„	18.000 kg	„ Vollachsen,
„	69.060 kg	altes unbrauchbares unverbranntes Schmiedeisen,
„	4.170 kg	„ „ verbranntes Schmiedeisen,
„	73.400 kg	„ Zerreneisen,
„	46.700 kg	„ Gusseisen, unverbranntes,
„	12.200 kg	„ „ verbranntes.

II. Gruppe.

Alte Metalle.

circa	110 kg	alte Messingspäne,
„	4900 kg	„ Rothgussspäne, reine,
„	4100 kg	„ „ gemischte,
„	1010 kg	altes Zink,
„	52 kg	altes Glockenmetall,
„	18 kg	„ Packfong,
„	3850 kg	„ Messing.

III. Gruppe.

Diverse Altmaterialien.

circa	150 kg	alte Cement-Leinwandabfälle,
„	44 kg	„ Lodenabfälle,
„	10 kg	„ Schafwollwaaren-Abfälle,
„	113 kg	„ getheerte Leinwandabfälle,
„	1115 kg	„ Kautschukabfälle mit Einlage,
„	229 kg	„ „ ohne Einlage,
„	44 kg	„ Hanfwaarenabfälle,
„	20 kg	„ Pelzwaarenabfälle,
„	70 kg	„ Leinenwaarenabfälle,
„	229 kg	„ Hanfseileabfälle,
„	350 kg	altes Maculaturpapier,
„	1500 kg	alte gebrauchte Papierstreifen,
„	95 kg	alter Pappendeckel,
„	1300 kg	altes Bruchglas,
„	150 kg	alte Asbestabfälle.

Das Offert kann entweder auf die gesammten Materialien aller drei Gruppen, oder auf die gesammten Materialien jeder einzelnen Gruppe gestellt werden, und ist das diesbezügliche mit einem 50 Kreuzer-Stempel zu versehende Offert gesiegelt und am Couverte mit der Aufschrift „Offert zur Zahl 17.579/1995 A II 1893“ bis längstens 15. August l. J. bei unserem Secretariate (Budapest, Marie Valerie-Gasse Nr. 11) einzureichen.

Im Offerte ist die Erklärung abzugeben, dass Offerent bis 30. September l. J. im Worte bleibt.

Dem Offerte sind die unterschriftlich anerkannten Verkaufsbedingnisse beizuschliessen und ist gleichzeitig mit dem Offerte bei unserer hiesigen Hauptcassa in Budapest ein Vadium zu erlegen, welches mindestens 5 pCt. des auf Grund der offerirten Preise zu berechnenden Kaufbetrages ausmachen soll.

Verspätet eingelangte, oder Offerte ohne Vadium, und endlich solche Offerte, welche nicht den Bedingungen entsprechend ausgestellt und adjustirt sind, werden nicht berücksichtigt.

Das zur Offertstellung unbedingt zu benützende Offertformulare und die Verkaufsbedingnisse können bei unserer Materialanschaffung (Budapest, Marie Valerie-Gasse Nr. 11) gegen Erlag von 30 kr. bezogen werden.

Schliesslich bemerken wir noch, dass sämmtliche ausgeschriebene Altmaterial-Quantitäten nur approximativ angeführt sind, und dass der grössere Theil dieser Quantitäten schon vorräthig ist, während der Rest sich bis zum Schlusse des Jahres ansammeln wird.

Budapest, am 15. Juli 1893.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

F. RINGHOFFER

Waggon- und Tender-Fabrik

MASCHINEN-FABRIK

Eisengiesserei und Kesselschmiede

Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik

Kupferhämmer und Walzwerke.

Hauptniederlassung in **Smichow**

Zweigniederlassungen in **Prag** und **Kamenitz** bei Eule.

Gegründet 1771. – Arbeiterzahl 2300.

(305)

Eisenbahnbedarf.

Alle Arten von **Eisenbahnwagen** für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, **Tender, Tramwaywagen** für Pferde- und Dampfbetrieb, **Reservoirwagen, Pferdewagen, Bier-** und **Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Schneepflüge, Feldbahnwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, complete Wasserstations-Einrichtungen** etc. etc.

Maschinenfabrikate.

Motoren jeder Art, **Transmissionen, complete Einrichtungen** für Brauereien, Brennereien, Stärkefabriken, Mahl- und Schneidemühlen, Wasserwerke, **vollständige Kühlanlagen** nach Linde's System, **Treber-Trockenanlagen** System Hencke, **Eisengiesserei-Erzeugnisse, Kesselschmiede-Arbeiten** jeder Art.

Kupfer- und Metallwaaren.

Apparate für Spiritus-Brennereien, Spiritus-Raffinerien, Stärkezucker-Fabriken, Bleizucker-Fabriken, Mineral-, Dampf- und Wannenbäder, **Einrichtungs-Armatur-Gegenstände** für Zucker-Fabriken, Brauereien, Färbereien, Liqueur-Fabriken, Stearin-Fabriken etc. etc.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse.

Kupferbleche in allen Dimensionen, **Braupfannbleche, Schalen, Böden, Scheiben, Nagelzain, Kolbenkupfer** für Kupferschmiede, Spengler und Dachdecker.

Prämiirt: Wien 1873 – Paris 1878

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Döbling bei Wien.

Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (312)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.

Waggon-Oefen 566 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine „Helios“.

Absolut rauchverzehrende „Calorifères“.

Central-Heizungen aller Systeme.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarife für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh.

Mit 1. September 1893 tritt je ein Nachtrag I zu den vom 1. Mai 1893 giltigen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, bezw. der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, nach Delle trs., Avricourt trs. und Amanweiler trs. mit der Bestimmung nach Paris und weiter in Kraft.

Die Nachträge enthalten Berichtigungen der Tarifbestimmungen und der Fahrrouten.

Exemplare sind bei den betheiligten österr.-ungar. Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen, zum Preise von 10 Heller = 10 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 25. Juli 1893. [628]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Anwendung von Zuschlagsfristen im internationalen Verkehr.

Das k. k. Handelsministerium hat mit Erlass vom 16. Juli 1893, Z. 29.065, genehmigt, dass die für den internen Verkehr Oesterreich-Ungarns bestehenden Zuschlagsfristen:

a) für den Uebergang von Frachtgütern von der Hauptbahn in Jenšovic auf die Localbahn Jenšovic-Lužec und umgekehrt von 12 Stunden,

b) für den Uebergang in der Station Wien-Quaibahnhof (Stadlau) auf die k. k. Oesterr. Staatsbahnen und umgekehrt im Verkehre von und nach Ungarn via Marchegg und via Bruck a. d. Leitha von 12 Stunden für Frachten und von 6 Stunden für Eilgüter und Vieh

auch für den internationalen Verkehr zur Anwendung gelangen dürfen.

Wien, am 25. Juli 1893. [629]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Einführung von Abonnementskarten.

Am 15. Augnst 1893 gelangen in Maffersdorf l. N. für die Strecken Maffersdorf l. N.—Röchlitz und Maffersdorf l. N.—Gablonz—Brandl Abonnementskarten in Päckchen für je 20 Einzelnfahrten zur Verausgabung.

Die Preise derselben betragen in der Strecke

	II. Cl.	III. Cl.
Maffersdorf l. N.—Röchlitz	fl. 2·30	fl. 1·50
Maffersdorf l. N.—Gablonz—Brandl . .	fl. 5·10	fl. 3·10

einschliesslich der Stempelgebühren.

Wien, am 24. Juli 1893. [630]

Die Direction der Südnorddeutschen Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Sonstige Nachrichten.

Viehfuttertransporte. (Tarifbegünstigungen anlässlich des Futtermangels.) Mit den Erlässen des k. k. Handelsministeriums vom 30. Mai, Z. 1099/H.-M. und vom 13. Juni d. J., Z. 29.521, welche in den Nrn. 63 und 71 dieses Blattes verlautbart sind, wurden die Bahnverwaltungen über Anregung des Staatseisenbahnrathes und über Befürwortung des k. k. Ackerbanministeriums anlässlich des in ausgedehnten Landstrichen Oesterreichs herrschenden Futtermangels eingeladen, gegenüber den aus landwirthschaftlichen Kreisen zweifellos zu gewärtigenden Ansuchen dnrch schleunigste Einräumung möglichst weitgehender Zugeständnisse das thunlichste Entgegenkommen zu bethätigen. Insbesondere wurde den Bahnen empfohlen, die betreffenden tarifarischen Massnahmen sofort und derart zu activiren, dass ohne Unterschied der Relation gegen Ausstellung von Attesten Seitens der Landesculturräthe oder der landwirthschaftlichen Hauptgesellschaften jener Länder, wohin die Transporte bestimmt sind, von den betreffenden Eisenbahnverwaltungen die bezüglichen Tarifermässigungen bewilligt werden. In Folge dieser Erlässe haben bisher folgende Bahnverwaltungen Frachtermässigungen für Futterstoffe etc. zugestanden und bezw. im Verordnungs-Blatte verlautbart:

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und die Südbahn-Gesellschaft gewähren den Satz von 10 kr. pro Wagen und 1 km (Vrdgs.-Bl. Nr. 82 und 85, Seite 1346 und 1391), letztere bezüglich der österr. Linien und der Wien-Pottendorfer Bahn; die Böhmische Nordbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft haben den Satz von 13 kr. pro Wagen und 1 km für die Haupthahn und 15 kr. für die Localbahnen zugestanden (Vrdgs.-Bl. Nr. 77, S. 1258 und Nr. 81, S. 1323, bezw. Nr. 83, S. 1363); auf der Aussig-Teplitzer Bahn, Buschtéhrader Bahn, Böhm. Westbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungshahn wird der Satz von 13 kr., auf den Böhmischen Commercialbahnen und der österr. Strecke der Kaschau-Oderberger Bahn der Satz von 15 kr. pro Wagen für die in Rede stehenden Transporte berechnet (Vrdgs.-Bl. Nr. 80, S. 1300, Nr. 81 S. 1320, Nr. 82 S. 1344, 1345, Nr. 83 S. 1361, 1362 und 1363).

Was die in die Ermässigung einbezogenen Artikel betrifft, so geniessen auf den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und der Südbahn nur eigentliche Futterstoffe die Begünstigung; während bei den übrigen oben genannten Bahnen Futter- und Streuartikel, ferner Düngemittel der Pos. D-15 der Güterclassification des Tariftheiles I, sowie Futtersamen in gleicher Weise begünstigt werden. Auch ist zu erwähnen, dass von mehreren Bahnverwaltungen, nämlich den Böhmischen Commercialbahnen, der Buschtéhrader Bahn, Böhmischen Westder Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft und den k. k. Staatsbahnen eine Minimalgebühr von 4 fl. pro Wagen festgesetzt ist und dass die Südbahn-Gesellschaft den Satz von 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km nur mit der Beschränkung zugestanden hat, dass diese Berechnung insolange platzgreift, als nicht ein 50percentiger Nachlass von den normalen Tarifen pro Wagen einen höheren Einheitssatz, bezw. Gesammtfrachtsatz ergibt, in welchem Falle die 50percentige Ermässigung zur Anwendung gelangt. Auch bezüglich der Dauer der Ermässigungen bestehen Unterschiede, indem dieselben bei einigen Bahnen bis 31. August, bei anderen his 30. September und bezw. bis 31. October in Kraft bleiben sollen. Die näheren Bedingungen für die Anwendung der in Rede stehenden Ermässigungen sind aus den betreffenden, oben citirten Publicationen zu entnehmen, denen in den meisten Fällen auch das Formulare eines „Cumulativ-Bestellzettels“ beigegeben ist, welcher von dem betreffenden Gemeindeamte auszufüllen und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, zu bestätigen ist. Die Ermässigung wird nur im Rückvergütungswege gewährt und ist der Bestellzettel dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben.

Sächsische Staatsbahnen. (Ergänzung des Ausnahmetarifes für Torfstreu und bestimmte Futtermittel.) Der am 1. Juli auf den normalspurigen und am 15. Juli auf den schmalspurigen Linien eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie bestimmte Futtermittel wurde, jedoch vorläufig nur für den Localverkehr, mit Giltigkeit vom 22. Juli durch Aufnahme des Artikels „Holzsägespäne (Holzsägemehl), unverpackt“ unter Abschnitt 1 ergänzt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1533	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	S p i r i t u s	a) Prag B.W.B. und k.k.St.B. b) Pilsen B.W.B. und k.k.St.B.	Bludenz Bregenz und Lindau Buchs Dornbirn Feldkirch Frastanz Götzis Hard-Fussach Hohenems Lantrach Lustenau Nendeln Nenzing Rankweil St. Margrethen Schaan-Vaduz Schwarzach Strassenhaus	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1893	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr, giltig vom 1. Juli 1893	kr. a) 128 b) 113	kr. a) 75 b) 72	kr. a) 53 b) 41	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Namen des Reclamanten ale Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis längstens 28. Februar 1894 vorzulegen sind	
									128	80	48			
									128	79	49			
									128	80	48			
									128	77	51			
									128	77	51			
									128	78	50			
									130	80	50			
									128	79	49			
									128	80	48			
									130	80	50			
									128	78	50			
									128	76	52			
									128	78	50			
									130	80	50			
									128	79	49			
									128	80	48			
									128	75	53			
1534	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Baumaterialien, Eisenbahn-Inventar- und Ausrüstungs-Gegenstände, Werkzeuge etc.	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Wels, Linz, Enns und Gricskirchen	Die Sendungen müssen zum Bau und zur Ausrüstung der Localbahn Wels—Unter-Rohr bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss die Bauunternehmung oder die Bauleitung der Localbahn Wels—Unter-Rohr als Absenderin und Empfängerin figuriren. Das Auf- und Abladen, sowie das Auf- und Abliegen hat auf Kosten der Bauunternehmung, bezw. Bauleitung zu erfolgen	Vom 1. August bis auf Weiteres, längstens bis Ende September 1893	L o c a l t a r i f			50% Nachlass von den normalen Frachtsätzen des vom 15. Jänner 1893 giltigen Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, bei Fixirung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. ö. W. pro 100 kg und 1 km	Im Kartirungswege		
1535	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zuckerrüben	allen Stationen der Localbahn Potscherad-Wurzmes	Hawran	Frachtzahlung für mindestens die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Mai 1894	L o c a l t a r i f				Im Kartirungswege		
			Zuckerrüben-Abfälle, Rübenschnitte und Presslinge	Hawran	allen Stationen der Localbahn Potscherad-Wurzmes			V e r s c h i e d e n		Ausnahmetarif I	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		Die betreffenden Parteien müssen für die Verfrachtung ihrer Güter auf der Localbahn Potscherad-Wurzmes eine Minimaleinnahme von 20.000 fl. pro Jahr wenigstens für 3 Jahre an die Localbahn Potscherad-Wurzmes vertragsmässig garantiren

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1536	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		1. Zuckerrüben	Ottendorf bei Troppau	Freiheitau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metrischen Tonnen (à 1000 kg) ad 1. und eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metrischen Tonnen (à 1000 kg) ad 2.**			kr.	kr.	kr.			
									12·6	9·9	2·7			
				Schönstein					14·6	12·4	2·2			
				Mladetzko					16·6	14·9	1·7			
			2. Rübenschnitze	Freiheitau	Ottendorf bei Troppau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. October 1893 bis Ende September 1894	Localtarife	10·7	8·0	2·7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Eine gegenseitige Ergänzung der nebenbezeichneten Minimalquantitäten ist nicht zulässig. Wird eventuell nur das Minimal-Verfrachtungsquantum für Zuckerrüben und nicht auch jenes für Rübenschnitze oder umgekehrt nur das Minimal-Verfrachtungsquantum für Rübenschnitze und Rübenschnitze oder umgekehrt, so werden weder die beförderten Zuckerrüben nicht zugleich auch das für Zuckerrüben nachgewiesen, noch die expedirten Rübenschnitze-Transporte bonificirt
									12·7	10·5	2·2			
					Mladetzko				14·7	13·0	1·7			
1537	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mauer- und Dachziegel	Schimitz	Skalic-Boskovic	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	13·1 kr. ö. W.	10·0 kr. ö. W.	3·1 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1538	**B.E.B.**		Vom dritten Tage nach dieser Veröffentlichung bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893 gelangt die im Verordnungs-Blatte vom 11. Juli 1893, Nr. 79, unter fortlaufender Nummer 1423, veröffentlichte Frachtermässigung unter den gleichen Bedingungen auch auf jene der betreffenden Sendungen zur Anwendung, welche in der Station Falkenau a. d. Eger zur Abgabe kommen.											
1539	**Oesterr. Nordwestbahn**		Schotter und Steine des Specialtarifes 3	Littitz (Ausweiche zwischen Senftenberg und Pottenstein)	Gross-Bečvar	Bei Frachtzahlung für 10500 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Kein directer Frachtsatz	kr.		Im Kartirungswege		
					Zasmuk					23·5				
										22·6				
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft													

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1540	**Böhmischen Nordbahn**		Futter- und Streuartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee, Futterrüben, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlampe, Spülicht, Träber, Trester, Oelkuchen, Oelknchenmehl, Torf und Waldstreu, Düngemittel der Position D—15, Grassamen der Position G—29 und Kleesaaten der Position K—23, des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Rücksichtlich der Strecken der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, und zwar: a) der Hauptbahnstrecken incins. der Localbahn Schlackenau—Nixdorf b) der Localbahnstrecken Böhm.-Kamnitz—Steinschönau und Röhrsdorf—Zwickau i/B,		Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bie zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen, Auf- und Abladen der Sendungen durch den Aufgeber, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge der Sendung bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist. Beetimmung der Sendungen nach österreichischen Empfangstationen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende September 1893	Localtarif	a) 13 kr. b) 15 kr. pro Wagen und 1 km (incl. Manipulations-Gebühr), u. zw. mindestens für je 8 km			Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Frachtbrief und ein in allen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach dem im Vrdgs.-Blatte Nr. 81 vom 15. Juli 1893, Seite 1329 angegebenen Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum als einer Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalle derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	

WILHELM NOWOTNY'S

Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei

Lieferant der k. k. Staatsbahnen

WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33

empfiehlt sich den (363)

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

G. WINIWARTER

Blech- und Bleiwaaren-Fabrik

Wien, I., Johannesgasse Nr. 22.

Verzinktes Eisenblech in allen Dimensionen, **Wellenblech** u. **Trägerwellblech** zu Dächern, Plafonds, Balcons, Feuerschutzvorhängen etc.

Ferner liefern noch zu billigsten Fabrikspreisen:

Blei in Blöcken.
Blei in △ Stangen.
Bleiröhren.
Bleiröhren, innen geschwefelt oder verzinnt.
Bleiröhren mit Zinneinlage.
Bleibleche bis 3 m Breite, beliebige Länge.
Bleifolien.
Blei-Apparate jeder Art.
Eisenbleche, schwarz und verzinkt.
Eisendraht, verzinkt.
Metallkapseln (Zinnkapseln), weiss und gefärbt.
Rohr- u. Rinnenhaken, verzinkt.
Weissbleche.
Zink in Platten.
Zinkbleche, raffinirt.
Zinn in Blöcken, Stangen u. Rollen.
Zinnfolien (Staniol).
Zinnbleche. (368)
Zinnröhren.

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken

Wartberg und Mitterdorf

Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark

WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.

Maschinelle Einrichtungen für Massen-Production.

Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (323)

Fabrikslager: **Hernals, Karlsg. 19.**

Die Parquetten-, Friesbretter- und Fussboden-Fabrik von

Comptoir und Niederlage: **Gumpendorferstr. Nr. 58 a**

G. DOLLINAR, WIEN

empfiehlt ihr grosses Waarenlager von **fertigen Parquetten** in grosser Auswahl an Mustern, und zwar **fournirt** und **massiv**, sowie von **eichenen amerikanischen Friesbretteln** in beliebigen Dimensionen. Dann weiche Lärchen- und Buchen-Schiffböden unter Garantie für Trockenheit wie auch solider Ausführung. **Nach Wunsch wird von uns sowohl in Loco, wie auch in der Provinz die Fussbodenlegung zu billigen Preisen übernommen.**

Preiscourants und Musterkarten gratis. (330)

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt Tarif-Index für das II. Quartal 1893 bei.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 88. Wien, 1. August 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 28. Juli 1893, Z. 39.446, betreffend die vom Centralamte in Bern an die Vertragsstaaten versendete Zusammenstellung der eingegangenen Mittheilungen über die im Art. 2 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 erwähnten Gegenstände, auf welche dieses Uebereinkommen keine Anwendung findet.

(Fortsetzung der Listen vom 22. Februar, 19. April und 8. Juli 1893, Verordnungs-Blatt Nr. 27, 48 und 80.)

Deutschland.

2. Gegenstände, die wegen ihres Umfanges, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe der Eisenbahnen Deutschlands, sich zur Beförderung nicht eignen.

1. Alle Gegenstände, deren Umfang in Höhe und Breite das für den internationalen Verkehr auf den Eisenbahnen Deutschlands festgesetzte Begrenzungsprofil überschreitet.

Das für die normalspurigen Eisenbahnen Deutschlands massgebende Begrenzungsprofil ist gemäss § 23 der Bestimmungen, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, dem schweizerischen Bundesrathe zur Bekanntgabe an die betheiligten Staaten seinerzeit mitgetheilt worden.

Für Schmalspurbahnen ist mit Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit ihrer Bauart ein einheitliches Begrenzungsprofil nicht festgesetzt.

(Die Bekanntgabe der für die einzelnen Bahnen in Betracht kommenden Profile würde, falls dies erwünscht sein sollte, noch erfolgen können.)

2. Auf den Haupteisenbahnen Deutschlands soll bei sämmtlichen Fahrzeugen der Druck eines Rades auf die Schiene bei voller Ausnützung der festgesetzten Tragfähigkeit im Stillstand der Fahrzeuge nicht mehr als 7000 Kilogramm betragen. Auf sämmtlichen normalspurigen Nebenbahnen, mit alleiniger Ausnahme der Schleswig-Angeler Eisenbahn, können Ladungen bis zu einem Gewichte von 10.000 Kilogramm befördert werden, auf den Schmalspurbahnen und der Schleswig-Angeler Bahn darf das Gewicht der Ladung in der Regel 5000 Kilogramm nicht überschreiten.

3. Gegenstände, deren Ein- und Ausladen besondere Vorrichtungen nöthig macht, werden auf den deutschen Eisenbahnen nur auf und nach solchen Stationen angenommen, wo derartige Vorrichtungen bestehen.

(Von Mittheilung eines Verzeichnisses der Stationen mit beschränkten Abfertigungsbefugnissen ist zunächst abgesehen, weil eine derartige, höchst umfangreiche und stetem Wechsel unterworfene Mittheilung nur dann von Werth sein könnte, wenn sie in gleicher Weise auch von Seite der übrigen betheiligten Staaten erfolgte, was nicht beabsichtigt zu sein scheint.)

3. Gegenstände, deren Beförderung auf den deutschen Eisenbahnen aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

I. Verkehrsbeschränkungen im Inlande.

1. Nach § 2 des Gesetzes, betreffend Massregeln gegen die Rinderpest, vom 7. April 1869 (Reichs-Gesetzbl. S. 105), kann der Transport von lebendem oder todtem Rindvieh, von Schafen und Ziegen, Häuten, Haaren und sonstigen thierischen Rohstoffen in frischem oder trockenem Zustande, von Rauchfutter, Streumaterialien, Lumpen, gebrauchten Kleidern, Geschirren und Stallgeräthen verboten werden.

Ist nach der zu dem Gesetze erlassenen revidirten Instruction vom 9. Juni 1873 (Reichs-Gesetzbl. S. 147) über einen Ort die absolute Ortssperre verhängt worden, so darf nach § 23 a. a. O. kein Eisenbahnzug daselbst halten, selbst wenn der Ort ein Stationsort wäre; es sei denn, dass der Bahnhof so gelegen ist, dass er vom Orte vollständig abgesperrt und der Verkehr der Eisenbahnstation mit anderen Orten ohne Berührung des Seuchenortes unterhalten werden kann.

2. Nach § 20 des Gesetzes, betreffend die Abwehr und Unterdrückung von Viehseuchen, vom 23. Juni 1880 (Reichs-Gesetzbl. S. 153), können Beschränkungen in der Art des Transports kranker oder verdächtiger Thiere, der von diesen stammenden Producte oder solcher Gegenstände, welche mit kranken oder verdächtigen Thieren in Berührung gekommen sind, sowie Beschränkungen im Transport der der Seuchengefahr ausgesetzten und solcher Thiere, die geeignet sind, die Seuche zu verschleppen, angeordnet werden.

3. Nach § 4 des Gesetzes, betreffend die Abwehr und Unterdrückung der Reblauskrankheit, vom 3. Juli 1883 (Reichs-Gesetzbl. S. 149), ist die Versendung und die Einführung bewurzelter Reben in einen der in den Weinbaugebieten des Reiches gebildeten Weinbaubezirke verboten. Innerhalb des einzelnen Weinbaubezirkes ist der Verkehr mit bewurzelten Reben aus Rebschulen verboten, in denen andere als in diesem Bezirk übliche Rebsorten gezogen werden oder innerhalb der drei letzten Jahre gezogen worden sind.

4. Ausserdem bestehen für einzelne Länder und Landestheile Transport-Beschränkungen, die sich aus gewissen Gesetzen und Verordnungen über Jagd und Fischerei ergeben.

II. Einfuhr- bezw. Ausfuhr-Verbote.

a) Nach § 2 des Vereins-Zollgesetzes vom 1. Juli 1869 (Bundes-Gesetzbl. S. 317) können zeitweise für einzelne Gegenstände beim Eintritt ausserordentlicher Umstände oder zur Abwehr gefährlicher ansteckender Krankheiten oder aus sonstigen gesundheits- oder sicherheitspolizeilichen Rücksichten für den ganzen Umfang oder einen Theil des Reichsgebietes Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhr-Verbote erlassen werden.

b) Allgemeine Verbote.

1. Nach § 6 des Viehseuchen-Gesetzes (s. oben I. 2) ist die Einfuhr von Thieren, die an einer übertragbaren Seuche leiden, verboten. Nach § 7 a. a. O. kann, wenn in dem Auslande eine übertragbare Seuche der Hausthiere in einem für den inländischen Viehstand bedrohlichen Umfange herrscht oder ausbricht, die Einfuhr lebender oder todter Thiere aus dem von der Seuche heimgesuchten Auslande allgemein oder für bestimmte Grenzstrecken verboten oder solchen Beschränkungen unterworfen werden, die die Gefahr einer Einschleppung vermindern. Die Einfuhr-Beschränkungen können auch auf die Einfuhr von thierischen Rohstoffen und solcher Gegenstände ausgedehnt werden, die Träger des Ansteckungsstoffes sind.

2. Nach § 1 der zur Ausführung der internationalen Reblaus-Convention erlassenen kaiserl. Verordnung vom 4. Juli 1883, betreffend das Verbot der Einfuhr und der Ausfuhr von Pflanzen und sonstigen Gegenständen des Wein- und Gartenbaues (Reichs-Gesetzbl. S. 153), ist die Einfuhr von ausgerissenen Weinstöcken, trockenem Rebholz, Kompost, Düngererde, gebrauchten Weinpfählen und Weinstützen über die Grenzen des Reiches und die Ausfuhr der genannten Gegenstände, sowie die Ausfuhr von Rebblättern aus dem Reichsgebiete in die Gebiete der bei der internationalen Reblaus-Convention betheiligten Staaten verboten.

Die Einfuhr von Tafeltrauben, Trauben der Weinlese und Trestern ist an gewisse Vorschriften hinsichtlich ihrer Verpackung geknüpft, die Einfuhr aller zur Kategorie der Rebe nicht gehörigen Vegetabilien, welche aus Pflanzschulen, Gewächshäusern u. s. w. stammen, nur unter den im § 4 der Verordnung vorgesehenen Bedingungen, die den internationalen Abmachungen entsprechen, gestattet.

Für die Einfuhr bewurzelter, zur Kategorie der Rebe nicht gehöriger Gewächse aus den bei der internationalen Reblaus-Convention nicht betheiligten Staaten ist die kaiserl. Verordnung vom 7. April 1887 (Reichs-Gesetzbl. S. 155) massgebend. Darnach darf die Einfuhr nur über die vom Reichskanzler bestimmten Eingangsstellen und nach erfolgter Feststellung der Unverdächtigkeit der Sendung erfolgen.

3. Nach § 14 des Gesetzes über die Presse vom 7. Mai 1874 (Reichs-Gesetzbl. S. 65) kann der Reichskanzler, wenn gegen eine Nummer einer im Auslande erscheinenden periodischen Druckschrift binnen Jahresfrist zweimal eine Verurtheilung auf Grund der §§ 41 und 42 des Strafgesetzbuches erfolgt ist, das Verbot der ferneren Verbreitung dieser Druckschrift bis auf zwei Jahre durch öffentliche Bekanntmachung aussprechen.

c) Verbote gegenüber einzelnen Ländern:

1. Durch kaiserl. Verordnung vom 16. Februar 1875 (Reichs-Gesetzbl. S. 135) ist die Einfuhr von Kartoffeln aus Amerika, sowie von Schalen und anderen Abfällen solcher Kartoffeln, ferner von Säcken u. s. w., die zur Verpackung oder Verwahrung derartiger Kartoffeln gedient haben, verboten.

2. Die Einfuhr von Schweinefleisch, einschliesslich der Speckseiten, sowie von Würsten aller Art, amerikanischen Ursprungs, ist in Gemässheit der kaiserl. Verordnung vom 3. September 1891 (Reichs-Gesetzbl. S. 385) nur insoweit gestattet, als die Erzeugnisse mit einer amtlichen Bescheinigung darüber versehen sind, dass das Fleisch im Ursprungslande untersucht und frei von gesundheitsschädlichen Eigenschaften befunden worden ist.

Alle Einfuhr-Verbote und Beschränkungen der Einfuhr werden öffentlich bekanntgemacht.

Belgien. (*Uebersetzung.*)

3. Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte betheiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

In Belgien sind diesen Gegenständen ferner zugezählt:

1. die Pflanzen etc., welche unter die auf die Berner Reblaus-Convention bezüglichen Gesetze und Verordnungen fallen;

2. die verbotenen Waffen, auf deren Herstellung, Vertrieb, Ausstellung, Verkauf, Vertheilung und Tragen die Artikel 316 und 317 des belgischen Strafgesetzbuches anwendbar sind;
3. die nicht geprüften Handfeuerwaffen, gemäss dem Gesetze vom 24. Mai 1888, veröffentlicht im Belgischen Moniteur vom 8. Juni 1888, Nr. 160;
4. die Fische etc., deren Beförderung besonders untersagt ist:
   a) durch das Gesetz über die Fischerei in Flüssen,
   b) durch das Gesetz über die Fischerei im Küstengebiet;
5. die Frösche, ganz oder zerschnitten;
6. auf Grund des Gesetzes über die Jagd:
   a) die insectenfressenden Vögel, zu jeder Jahreszeit,
   b) das Wild, während der Dauer des Jagdschlusses;
7. die Thiere und Gegenstände jeder Art, deren Beförderung in Belgien eventuell aus gesundheitlichen Rücksichten untersagt werden würde.

(Von den zur Beförderung zugelassenen Thieren werden in Belgien zur Beförderung in Eilfracht nur Pferde, Esel, Maulesel, Ponies, Füllen und Hunde von den Eisenbahnen angenommen.)

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. **Die Competenz der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zur Entscheidung über die Benützung des Objectes einer Staatsbahn durch die Anlage eines Dritten erscheint im Grunde des § 3 der Ministerial-Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, insoweit gegeben, als die Zulässigkeit der Anlage, welche die Benützung des Objectes zur Voraussetzung hat, vom Standpunkte des Bahnbetriebes und des öffentlichen Interesses in Frage kommt.**
2. **Der zur Ertheilung des Bauconsenses berufenen Behörde als solcher steht ein Dispositionsrecht über in Frage kommende Privatrechte einzelner Parteien nicht zu.**
3. **Das Verfügungsrecht über einen Eisenbahngrund, der mit einer Dienstbarkeit belastet ist, kommt der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen nur insoweit zu, als hiedurch das schon bestehende Recht der Dienstbarkeit nicht beirrt wird.**

Im Bahnkörper der nunmehr in das Eigenthum des Staates übergegangenen Eisenbahnlinie Eisenstein-Pilsen-Dux besteht bei km 166·2/3 ein Durchlass, welcher bei dem Baue der genannten Eisenbahnlinie im Jahre 1871 hergestellt und seitdem von dem Ziegeleibesitzer Vincenz Richter, bezw. von dessen Sohne und Besitznachfolger Josef Richter in Kriegern, zum Zwecke des Betriebes der Ziegelei auf seinen von der Eisenbahn durchschnittenen Grundstücken unbestrittenermassen allein benützt wurde.

Nun beabsichtigte der Ziegeleibesitzer Carl Kaiser eine für Zwecke seines Ziegeleibetriebes herzustellende Rollbahn durch den besagten Durchlass zu führen, wogegen Josef Richter bei der politischen Begehung des bezüglichen Projectes unter Geltendmachung seines Rechtes auf ausschliessliche Benützung des fraglichen Durchlasses Verwahrung einlegte, nachdem er schon vorher gegen die bereits in Angriff genommene Ausführung des Projectes bei der politischen Behörde Beschwerde erhoben und gegen die in I. und II. Instanz erfolgte Abweisung derselben den Recurs an das k. k. Ministerium des Innern eingebracht hatte.

In dieser Angelegenheit hat nun, und zwar sowohl über den vom Ministerium des Innern an das Handelsministerium abgetretenen Recurs des Josef Richter gegen die mit den Entscheidungen der k. k. Bezirkshauptmannschaft Podersam vom 22. April 1891, Z. 7341, und der k. k. Statthalterei in Prag vom 19. Juni 1891, Z. 67.761, als auch über das Rollbahn-Project des Carl Kaiser und die dagegen von Josef Richter erhobene Einwendung die General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen im Namen des k. k. Handelsministeriums die Entscheidung vom 15. December 1891, Z. 8947, gefällt, mit welcher die Entscheidungen der Bezirkshauptmannschaft Podersam und der Statthalterei in Prag mit dem denselben zu Grunde liegenden Verfahren, wegen Incompetenz der politischen Behörden behoben und zugleich dem Carl Kaiser zur Ausführung der projectirten Rollbahnanlage, insoweit dieselbe auf Bahngrund zu liegen kommt, unter Zurückweisung der dagegen von Josef Richter erhobenen Einwendung der Bauconsens ertheilt wurde.

Gegen die Entscheidung der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen führte Josef Richter Beschwerde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe.

Dieser erkannte zu Recht:

Die angefochtene Entscheidung wird, insoweit mit derselben über den Einspruch des Josef Richter gegen die Anlage der Rollbahn im Durchlasse km 166·2/3 der Dux-Pilsner Eisenbahn meritorisch abgesprochen wurde, nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben, im Uebrigen aber die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hatte vor Allem die von der Beschwerde bestrittene Competenz der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zur Entscheidung in dieser Angelegenheit zu prüfen und liess sich hiebei von folgenden Erwägungen leiten:

Der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen ist im § 3 der Handelsministerial-Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, die Befugniss übertragen, die bisher in Bezug auf die Bauausführung nach den bestehenden Vorschriften, insbesondere den Verordnungen vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, dem Handelsministerium, bezw. der General-Inspection, vorbehaltenen Angelegenheiten des Staatseisenbahnbaues im Namen des Handelsministers zu entscheiden.

Es ist sonach zu untersuchen, ob es sich im vorliegenden Falle um eine der Entscheidung des Handelsministeriums vorbehaltene Angelegenheit handelt.

Durch die in der Gegenschrift des Handelsministeriums zur Begründung der ihm in dieser Angelegenheit mit Ausschluss jedes Instanzenzuges zustehenden Competenz berufenen §§ 4, 15, 16 und 17, Absatz 4 der Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und § 21 der Ministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, erscheint bei deren Uebereinstimmung

stimmung mit den §§ 2, 6 und 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. 238, gesetzlich festgestellt, dass Eisenbahnbauten als ein Ganzes aufzufassen sind, und dass daher die Entscheidung über die Vornahme von Anlagen und Bauführungen der Eisenbahn, und zwar sowohl wenn es sich um den Bau einer Eisenbahn, als auch wenn es sich um Anlagen und Bauführungen auf bereits im Betriebe stehenden Bahnen handelt, mit Ausschluss jedes Instanzenzuges durch das Handelsministerium zu erfolgen hat.

Dieser nach den Ueberschriften der citirten Verordnungen und nach dem Inhalte der berufenen Paragraphe, zunächst allerdings für den Bau von Locomotiveisenbahnen und für Anlagen und Herstellungen, welche die Eisenbahn-Unternehmung selbst auszuführen beabsichtigt oder auszuführen verpflichtet werden soll, geltende Grundsatz erscheint durch die §§ 18, 19 und 25 der Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 auch auf Bauten ausgedehnt, welche durch Dritte auf einer Bahn oder auf dem zum Bahnbetriebe erworbenen Grund und Boden der Bahn ausgeführt werden wollen.

Der Ausdehnung des obigen Grundsatzes auch auf derartige Bauführungen stehen die Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 nicht entgegen, weil auch nach diesen die Entscheidung bezüglich aller Herstellungen an Eisenbahnen, welche auf den Bahnbetrieb Rückwirkung üben, oder die öffentlichen Interessen gefährden können, dem Ministerium vorbehalten ist und es keinem Zweifel unterliegt, dass Bauführungen auf einer Bahn oder auf dem zum Bahnbetriebe gehörigen Grunde, von wem und zu welchem Zwecke immer sie ausgeführt werden, den Bahnbetrieb stören und die Sicherheit des Verkehres, somit das öffentliche Interesse gefährden können.

Als eine derartige Bauführnng stellt sich die Anlage einer Rollbahn durch einen Durchlass des Bahnkörpers zweifellos dar, und da hiernach die Benützung des Durchlasses in km 166·2/3 der Dux-Pilsner Bahn für die Rollbahnanlage des Carl Kaiser, wegen der hiebei in Betracht kommenden Rücksichten auf den Bahnbetrieb und auf das öffentliche Interesse eine der Entscheidung des Handelsministeriums, mit Ausschluss des Instanzenzuges, vorbehaltene Angelegenheit bildet, so erscheint die Competenz der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen — da es sich um die Benützung des Objectes einer Staatsbahn handelt — im Grunde des § 3 der Ministerial-Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, zur Entscheidung in dieser Angelegenheit insoweit gegeben, als die Ertheilung des Bauconsenses für die Rollbahnanlage im Durchlasse, das ist die Entscheidung über die Zulässigkeit der Anlage vom Standpunkte des Bahnbetriebes und des öffentlichen Interesses, in Frage kam.

Mit der angefochtenen Entscheidung hat aber die General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen auch die über die Beschwerde des Josef Richter gegen die Rollbahnanlage im fraglichen Durchlasse erflossenen Entscheidungen der politischen Behörden erster und zweiter Instanz behoben und die bei der politischen Begehung am 2. Juli 1891 von Josef Richter gegen das Rollbahnproject neuerdings erhobene Einwendung zurückgewiesen, somit über das vom Beschwerdeführer geltend gemachte Recht der ausschliesslichen Benützung des in Rede stehenden Durchlasses abgesprochen.

Es ist nicht bestritten und durch das Begehungsprotokoll vom 13. resp. 15. April 1871 erwiesen, dass die Concession und der Bauconsens für die Dux-Pilsner Eisenbahn in Bezug auf den Besitzstand des Beschwerdeführers unter der Bedingung ertheilt wurde, dass die vorbestandenen Communicationsverhältnisse, die zum Betriebe des Ziegelwerkes erforderliche Zufahrt von und zu den Lehmgruben, aufrecht erhalten werden, und dass zum Zwecke und in Absicht der Sicherung und Aufrechthaltung dieser Communicationsverhältnisse die Herstellung des in Frage stehenden Durchlasses erfolgte.

Da — wie weiter nicht bestritten ist — die für die Herstellung der Durchfahrt erforderliche Grundfläche expropriirt wurde und also in das Eigenthum der Eisenbahn übergegangen ist, so erfolgte die Wahrung der Verkehrsverhältnisse für den Beschwerdeführer in der Art und Weise, dass für denselben das Recht des Fahrweges mittelst des Durchlasses constituirt wurde. Das dieses Recht ein Privatrecht des Beschwerdeführers u. zw. eine Grunddienstbarkeit ist, kann im Hinblick auf die Bestimmungen der Ministerial-Verordnung vom 14. September 1854, Nr. 238 R.-G.-Bl., §§ 6, 9 ad c und 10 ad c, sowie auf § 28 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, Nr. 70 R.-G.-Bl. nicht zweifelhaft sein. Denn aus diesen Bestimmungen geht hervor, dass der Bauconsens für eine Eisenbahn nur unter Wahrung der bereits bestehenden Privatrechte erfolgen darf (§ 6) dass, soweit diese Rechte nicht gewahrt werden können, das Expropriationsverfahren einzuleiten ist (§ 9 c), welches die Constituirung von derlei Rechten eben auch zur Folge haben kann und zur Folge haben muss; wenn es sich die Erfüllung der nach § 10 ad c der Eisenbahn-Unternehmung obliegenden Verbindlichkeiten handelt, während die letztcitirte Bestimmung des § 28 des Gesetzes vom 19. Mai 1874 die so erworbenen Rechte direct als Grunddienstbarkeiten bezüglich eines bestimmten Eisenbahngrundstückes qualificirt.

Aus den Bestimmungen der vorcitirten §§ 6 und 9 ad c des Eisenbahnconcessionsgesetzes geht aber weiter hervor, dass der zur Ertheilung des Bauconsenses berufenen Behörde als solcher ein Dispositionsrecht über in Frage kommende Privatrechte einzelner Parteien keineswegs zusteht, dass vielmehr, sobald der Ausführung eines Eisenbahnbaues ein derlei Privatrecht entgegensteht, sofern unter den Parteien selbst eine Vereinbarung nicht getroffen wird, im Wege des Expropriationsverfahrens zunächst die Freimachung des zum Bau benöthigten Grundstückes erfolgen muss und dass darüber, ob und bis zu welchem Masse die Beseitigung des dem Bau entgegenstehenden Rechtes Platz zu greifen hat, nicht die den Bauconsens ertheilende Behörde, sondern die politischen Behörden im Instanzenzuge zu entscheiden haben.

Nach der Sach- und Actenlage des concreten Falles soll nun durch den Bau der Rollbahn das bestehende Fahrrecht des Beschwerdeführers und die zu diesem Zwecke an der Grundfläche des die Durchfahrt bildenden Eisenbahngrundstückes bestellte Grunddienstbarkeit in Frage gestellt, ja nach der Behauptung des Beschwerdeführers sogar eingeschränkt und deren Ausübung unmöglich gemacht werden.

So gewiss nun dann, wenn die die Durchfahrt bildende Grundfläche im Eigenthum des Beschwerdeführers geblieben wäre, ein Bauconsens für Eisenbahnbetriebszwecke nur unter Wahrung des Privatrechtes des Eigenthums des Beschwerdeführers, also eventuell nur unter Anwendung der Expropriation hätte erfolgen können, so gewiss kann auch im concreten Falle der Bauconsens nur unter Wahrung des dem Beschwerdeführer zustehenden Rechtes der Grunddienstbarkeit des Fahrweges ertheilt werden und erscheint die zur Ertheilung desselben be-

rufene Behörde in keiner Weise berechtigt, dieses Recht ausser Acht zu lassen.

Allerdings erscheint es streitig, ob durch die Anlage der Rollbahn thatsächlich eine Beinträchtigung des Fahrrechtes des Beschwerdeführers Platz greift. Eine solche würde unter allen Umständen dann Platz greifen, wenn — was der Beschwerdeführer behauptet — durch das Begehungsprotocoll die Grunddienstbarkeit des Fahrweges für den Beschwerdeführer ausschliesslich bestellt worden wäre. Eine Beeinträchtigung kann aber auch bloss thatsächlich, u. zw. durch die Art und Beschaffenheit der neuen Anlage platzgreifen, wenn und insoweit diese die Ausübung des Fahrweges erschwert oder unmöglich macht. Im erstern Falle handelt es sich um einen Streit über den Inhalt und Umfang des dem Beschwerdeführer zustehenden Rechtes des Fahrweges an sich, im letzteren Falle erscheint streitig, ob und inwieweit die Ausübung des, wenn auch nicht ausschliesslichen Rechtes durch die neue Anlage beeinträchtigt wird, ob und inwieweit neben dem schon bestehenden Fahrrechte des Beschwerdeführers noch ein anderes bestellt werden kann (§ 486 a. b. G.-B.).

Es fragt sich nun, wer zur Entscheidung dieser Streitfragen berufen erscheint.

Die Beschwerde negirt die Competenz des k. k. Handelsministeriums, bezw. der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hiezu, u. zw. nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes mit vollem Rechte, weil — wie aus den Bestimmungen des Eisenbahnconcessionsgesetzes, speciell aus den citirten Bestimmungen der §§ 6, 9 ad c und 10 dieses Gesetzes und aus den Verordnungen vom 25. Jänner 1879, Nr. 19 R.-G.-Bl. und vom 29. Mai 1880, Nr. 57 R.-G.-Bl., sich ergibt — der zur Ertheilung des Bauconsenses berufenen Behörde nur die Entscheidung jener Fragen, welche auf den Bau selbst sich beziehen, und eben darum auch jener Fragen, wo es sich um die Auflegung von Verpflichtungen zu Herstellungen und Vorkehrungen den Bauunternehmern gegenüber handelt, zusteht, diese Behörde aber in keiner Weise competent erscheint, über den Bestand und den Umfang der einem Eisenbahnbau entgegenstehenden Rechte Dritter zu entscheiden.

Dagegen ergibt sich aus den Bestimmungen des Eisenbahnconcessionsgesetzes, §§ 9, 10 und 13, im Entgegenhalte zu den Bestimmungen der §§ 6, Absatz 2, 11, 28 und 30 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, Nr. 70 R.-G.-Bl., dass zur Entscheidung solcher, die Ertheilung und die Wirksamkeit des Bauconsenses bedingender Vorfragen die Competenz der Gerichte, eventuell jene der Administrativbehörden, u. zw. letztere dann Platz zu greifen hat, wenn in Betreff der in Frage kommenden Eisenbahnparzelle und der sie betreffenden Grunddienstbarkeit die eisenbahnbücherliche Einlage noch nicht bestünde, oder wenn und insoweit in Betreff des Bestandes und Umfanges des in Frage kommenden Fahrweges nach den Feststellungen des Begehungsprotokolles und der Enteignungserkenntnisse Zweifel und Streit entsteht. (§ 30 des Gesetzes vom 19. Mai 1874).

Aus den Administrativacten ergibt sich nun nicht, welche Rechtsverhältnisse in Betreff der in Frage kommenden Eisenbahn-Grundparzelle und der rücksichtlich derselben bestehenden Grunddienstbarkeit nach Massgabe der Eisenbahnbücher bestehen und ob also der obwaltende Streit nach Massgabe der Bestimmungen der §§ 11 und 41 des Gesetzes vom 9. Mai 1874 und des § 52 des kaiserl. Patentes vom 20. November 1852, Nr. 251 R.-G.-Bl, vor dem ordentlichen Gerichte oder aber nach Massgabe der Bestimmungen der §§ 9 ad c, Absatz 2 und 13 der Verordnung vom 14. September 1854, Nr. 238 R.-G.-Bl. und des § 30 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, Nr. 70 R.-G.-Bl., vor den zuständigen Administrativ-Instanzen auszutragen war. Jedenfalls folgt aus diesen Bestimmungen, dass die k. k. General-Direction der Staatsbahnen als die zur Ertheilung des Bauconsenses berufene Behörde über den Streitpunkt, ob und inwieweit das durch das citirte Begehungsprotokoll für den Beschwerdeführer constituirte Fahrrecht der Neuanlage der Rollbahn entgegensteht, zu entscheiden nicht berufen gewesen ist.

Hieran ändert der Umstand nichts, dass die in Frage kommende Eisenbahn zu gleicher Zeit Staatsbahn ist und dass die zur Durchfahrt bestimmten Eisenbahnparzellen zugleich Eigenthum dieser Bahn sind; denn aus diesen That- und Rechtsverhältnissen folgt nur, dass die Dux-Pilsner Bahn zu dem Beschwerdeführer in jenem Rechtsverhältnisse steht, in welchem sich der Eigenthümer der dienstbaren Sache zu dem Servitutsberechtigten befindet. Kraft ihres Eigenthumsrechtes wäre also die General-Direction allerdings zu weiteren Verfügungen über den dienstbaren Grund berechtigt; allein nur insoweit, als hiedurch das schon bestehende Recht der Dienstbarkeit nicht beirrt wird.

Entsteht aber gerade über diesen Punkt ein Streit — und dieser liegt im concreten Falle vor, — so muss derselbe der berufenen Behörde zur Entscheidung vorbehalten werden.

Es geht aber nicht an, dass — wie es mit der angefochtenen Entscheidung geschehen ist — die General-Direction selbst über den erhobenen Einspruch die Entscheidung fällt.

Diesen Erwägungen folgend, konnte der Verwaltungsgerichtshof die angefochtene Entscheidung insoweit sie über den Einspruch des Beschwerdeführers gegen die Anlage der Rollbahn im Durchlasse km 166·2/3 meritorisch erkannt hat, nicht für gesetzlich begründet erkennen.

(Erkenntniss vom 25. Mai 1893, Nr. 1479; — [H.-M.-Z. 32.752/X]).

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Schleppgeleise zum Kohlenschachte des A. Schneider in der Gemeinde Hegeholz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Teplitz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung eines aus dem km 2·4 der Schleppbahn zum Prokopischachte abzweigenden, 570 km langen Schleppgeleises zum Kohlenschachte des A. Schneider in der Gemeinde Hegeholz für den 2. August anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Franz Graf Thun betraut. [G.-I.-Z. 14.550.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Auswechslung einer Drehscheibe in Simmering.) In der Hauptwerkstätte in Simmering wird die bestehende Drehscheibe von 4·69 m Durchmesser gegen eine solche von 5·53 m Durchmesser ausgewechselt. [20. Juni, Z. 13.133.]

— (Wasserleitung in Prag.) Das in der Hauptwerkstätte in der Station Prag situirte Reservoir wird mit der städtischen Wasserleitung durch eine Röhrenleitung verbunden. [20. Juni, Z. 27.772.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Geleiseanlage in der Keltschaner Zuckerfabrik.) Im Hofe der Keltschaner Zuckerfabrik werden an der Schleppbahn Wlkosch-Keltschau Geleiseänderungen vorgenommen. [10. Juni, Z. 25.067.]

— (Schleppbahn-Erweiterung in Gaya.) Die Schleppbahn-Anlage von der Station Gaya zu dem Etablissement der Firma Mayer & Bruder wird durch ein neues zu dem Magazine der genannten Firma führendes normalspuriges Geleise erweitert. [25. Juni, Z. 23.963.]

— (Linie Peček—Zasmuk: Geleisevermehrung auf der Schleppbahn zur Zuckerfabrik in Peček.) Die Geleise der in km 2·6/8 des Flügels Bosič-Kouřim der Localbahn Peček-Zasmuk abzweigenden, zur Rohrzuckerfabrik in Peček führenden Schleppbahn werden durch ein 237·24 m langes Rübenverladegeleise vermehrt. [21. Juni, Z. 27.015.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Interne deutsche Eisenbahn-Frachtbriefe. (Befreiung von der Stempelpflicht bei Aufgabe von Sendungen auf im Inland gelegenen Grenzstationen.) Eine kgl. Preuss. Eisenbahndirection hat anher die Anfrage gestellt, ob die Sendungen, welche auf den österr. Grenzbahnhöfen Oswiecim, Oderberg, Dzieditz und Jägerndorf nach Stationen Deutscher Eisenbahnen zur Aufgabe gelangen, sofern auf dieselben gemäss § I, Abs. 2 des Schlussprotokolles zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, die interne deutsche Verkehrsordnung Anwendung findet, der durch diese vorgeschriebene interne deutsche Frachtbrief der Stempelpflicht zu Gunsten des österr. Staatsschatzes unterliegt und im bejahenden Falle, in welcher Weise diese Stempelpflicht zu erfüllen ist. Da auf den oberwähnten vier österr. Grenzstationen vollkommene Exposituren der Preuss. Eisenbahnen sich befinden, welche die Expedition derjenigen Transporte, welche in diesen Stationen für das Ausland aufgegeben werden, besorgen, hat das k. k. Finanzministerium mit Rücksicht auf die bisher beobachtete Praxis zugestimmt, dass die internen deutschen Frachtbriefe über Sendungen, welche bei den kgl. preuss. Güterexposituren der genannten österr. Grenzstationen in der Richtung nach dem Auslande aufgegeben werden, dem österr. Frachtbrief-Stempel nicht unterworfen werden. [8. Juli, Z. 28.388.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 15. Juni fand behufs Wiedererprobung neuerlich die technisch-polizeiliche Prüfung der füuf nachbeschriebenen, auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen verwendeten Locomotiven statt.

1. Die Schnellzugs-Locomotive mit Schlepptender, Inventarnummer 1118, Serie II b welche im Jahre 1873 in der Locomotivfabrik E. Kessler in Esslingen gebaut, mit der Fabrikationsnummer 1248 versehen wurde und deren Kessel im laufenden Jahre einer neuerlichen Druckprobe unterzogen worden ist. Die Locomotive besitzt im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Die Laufachse ist unterhalb der Feuerkiste situirt. Die erste und zweite Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschine hat horizontale, aussenliegende Cylinder und innenliegende Frames. Die innenliegende Steuerung ist nach Allan construirt und vollzieht sich mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch 6 Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der ersten und zweiten Achse Balanciers vorhanden. Die mit vollständiger Kesselarmatur versehene Maschine besitzt ein variables Blasrohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Schan, gewöhnlichen Sandstreuapparat, einen Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse und Tenderspindelbremse, eine Dampfheizungsvorrichtung und einen cylindrischen Rauchfang. Die Entfernung der drei Achsen von einander beträgt 2·015 m, bezw. 2·090 m, der gesammte Radstand 4·105 m, der Durchmesser der Laufräder 1·002 m, der Triebräder 1·915 m. Die Spurweite ist normal. Das Gewicht der im ausgerüsteten Zustande 33·70 t schweren Locomotive vertheilt sich mit 12·60, 13·10, bezw. 8·00 t auf die einzelnen Achsen. Die concessionirte Dampfspannung beträgt 8 Atmosphären. Bei der mit dieser Locomotive auf der Strecke Dembica—Ropczyce unternommenen Probefahrt wurde eine maximale Geschwindigkeit von 75 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 61·5 km per Stunde erreicht.

2. Die Personenzugs-Locomotive mit Schlepptender, Inventarsnummer 1824, Serie II b welche im Jahre 1861 in der Locomotivfabrik Sigl in Wien gebaut, mit der Fabriksnummer 37 versehen wurde und deren Kessel im Jahre 1889 einer nenerlichen Druckprobe unterzogen worden ist. Die Locomotive besitzt im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Die Laufachse ist vorne situirt. Die zweite und dritte Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschine hat horizontal aussenliegende Cylinder und aussenliegende Frames. Die innenliegende Steuerung ist nach Stephenson construirt und vollzieht sich mittelst Reversirhebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Maschine, welche mit vollständiger Kesselarmatur versehen ist, hat ein variables Blasrohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Anschütz, gewöhnlichen Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse und Tendelspindelbremse, einen Feuerspritzwechsel, Dampfheizungsvorrichtung und einen schwach conischen Rauchfang. Die Entfernung der Achsen von einander beträgt 1·660 m, der gesammte Radstand 3·320 m, der Durchmeser der Laufräder 1·258, der Triebräder 1·573 m. Die Spurweite ist normal. Das Gewicht der im ausgerüsteten Zustande 35·4 t schweren Locomotive vertheilt sich mit 11·0, 12·2, bezw. 12·2 t auf die Achsen. Die concessionirte Dampfspannung beträgt 8 Atmosphäreu. Bei der mit dieser Locomotive auf der Strecke Sedziszow-Trzciana unternommenen Probefahrt wurde eine maximale Geschwindigkeit von 74 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 57 km per Stunde erreicht.

3. Die Personenzugs-Locomotive mit Schlepptender, Inventarsnummer 1830, Serie II b welche im Jahre 1861 in der Locomotivfabrik Sigl in Wien gebaut, mit der Fabrikationsnummer 16 versehen wurde und deren Kessel im Jahre 1891 einer neuerlichen Druckprobe unterzogen worden ist. Die Locomotive besitzt im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist; die Laufachse ist vorne situirt; die zweite und die dritte Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschiue hat horizontal aussenliegende Cylinder und aussenliegende Frames. Die innenliegende Steuerung ist nach Stephenson construirt und vollzieht sich mittelst Reversirhebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Maschine ist mit einer vollständigen Kesselarmatur, mit einem variablen Blasrohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Anschütz, gewöhnlichen Sandstreuapparat, mit Vacuumbremse, einer Tenderspindelbremse und mit einem Ranchfang nach Ressig versehen. Die Entfernung der Achsen von einander beträgt 1·660 m, der gesammte Radstand 3·320 m, der Durchmesser der Laufräder 1·238 m, der Triebräder 1·575 m. Die Spurweite ist normal. Das Gewicht der im ausgerüsteten Zustande 35·4 t schweren Maschine vertheilt sich mit 11·0, 12·2, bezw. 12·2 t auf die Achsen. Die concessionirte Dampfspannung beträgt 6·5 Atmosphären. Bei der mit dieser Locomotive auf der Strecke Trzciana—Rzeszów unternommenen Probefahrt wurde eine maximale Geschwindigkeit von 73 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 63 km per Stunde erreicht.

4. und 5. Zwei Lastzugs-Locomotiven mit Schlepptender, Inventarnummern 4053, bezw. 4055, Serie III b welche im Jahre 1859 in der Locomotivfabrik Günther in Wr.-Neustadt, gebaut, mit den Fabriksnummern 283, bezw. 286 versehen wurden und deren Kessel im Jahre 1891 einer neuerlichen Druckprobe unterzogen worden sind. Die Locomotiven besitzen drei untereinander gekuppelte Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Laufachsen sind nicht vorhanden. Die Maschinen haben horizoutal aussenliegende Cylinder und aussenliegende Frames; die innenliegende Steuerung vollzieht sich mittelst eines Reversirhebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Maschinen sind mit einer vollständigen Kesselarmatur, mit variablem Blasrohr, Hilfsgebläse, Feuerspritzwechsel, Dampfheizungsvorrichtung und einem cylindrischen Rauchfang nach Ressig versehen. Die Entfernungen der drei Achsen betragen 1·660 m, der gesammte Radstand 3·320 m, der Durchmesser der Triebräder 1·270 m, bezw. 1·258 m. Die Spurweite ist normal. Das Gewicht der im ausgerüsteten Zustande 34·55 t schweren Locomotiven vertheilt sich mit 11·5, 11·5, bezw. 11·55 t auf die einzelnen Achsen. Die concessionirte Dampfspannung beträgt 7, bezw. 6·5 Atmosphären. Bei den mit diesen Locomotiven auf der Strecke Lańcut—Rzeszów vorgenommenen Probefahrten wurde eine maximale Geschwindigkeit von 60, bezw. 64 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 54·5, bezw. 49 km per Stunde erreicht.

Nachdem sämmtliche fünf Locomotive selbst bei der erreichten grössten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang zeigten, obwaltete aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand, zu gestatten, dass dieselben für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen verwendet werden. [H.-M.-Z. 38.937.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Weichensicherungsanlage bei der Schottengrube in km 233136 der Strecke Tirschnitz—Eger.) Der in der Strecke Tirschnitz—Eger bei km 233136 befindliche Abzweigewechsel des dortigen Schottergrubengeleises wurde mit einem in seiner Nähe aufgestellten Stellbocke mittelst Röhrengestänges verbunden und mit

einem Spitzenverschluss versehen. An dem Stellbocke ist eine Blockrolle angebracht, welche mittelst eines Doppeldrahtzuges durch einen am Stellwerke II der Station Tirschnitz befindlichen Verriegelungshebel (Zustimmungshebel) bewegt wird, und in der Normalstellung das an dem Stellbocke angebrachte Verriegelungslineal verschliesst. Weiters befindet sich am Stellbocke ein Signalhebel zum Stellen des in km 233·619 situirten Distanzsignales und ein Weichenhebel zum Umstellen des Abzweigungswechsels, welcher normal auf das Hauptgeleise gestellt ist. In Folge der bestehenden mechanischen Abhängigkeit ist es unmöglich, den Absperrbaum vom Schottergeleise zu entfernen, bevor nicht die Weiche in die Abzweigung umgestellt ist. Die Weiche kann aber nicht umgestellt werden, solange nicht das Distanzsignal in km 233·619 auf „Verbot der Fahrt" steht, und das Distanzsignal kann nicht früher in diese Stellung gebracht werden, bevor nicht vom Stellwerk II der Station Tirschnitz aus durch Umdrehen der Blockrolle das Verriegelungslineal verschiebbar gemacht wird. Die Fahrten in die Schottergrube dürfen nur von der Station Tirschnitz aus stattfinden und werden vor ihrer Abfahrt von dieser Station durch das elektrische Localsignal .—. .—. dem Streckenpersonale angezeigt. Die k. k. General-Inspection hat die Instruction über die Einrichtung und Anwendung der besprochenen Weichensicherungsanlage genehmigt. [17. Juli, G.-I.-Z. 13.311.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herstelluug einer neuen Telephonlinie in der Station Libiąż.) In der Station Libiąż wurde zwischen der Verkehrs-Kanzlei und der südlichen Centralwärterbude eine telephonische Verbindung hergestellt welche die zwischen der Verkehrs-Kanzlei und der nördlichen Centralwärterbude bereits vorhandene Telephonlinie ergänzt. Die k. k. General-Inspection hat die Bewilligung ertheilt, diese neue Telephonlinie ab 1. August nach den Bestimmungen der auf der Kaiser Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Telephon-Correspondenz zwischen Verkehrs-Kanzlei und Weichenwächter, Centralwärter oder Stationsaufseher im Allgemeinen bereits bestehenden Instruction in Benützung zu nehmen. [14. Juli, G.-I.-Z. 13,474.]

— (Probeweise Abänderung der Bremsvorschriften auf der M.-Ostrauer Montanbahn.) Mit 1. Juli 1892 wurde auf allen normal betriebenen Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Ausnahme der M.-Ostrauer Montanbahn das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 20. December 1890, Z. 56.856 probeweise gestattete Bremsnormale eingeführt, und es werden diese Bremsvorschriften nunmehr auch auf der genannten Montanbahn zur Anwendung gelangen. Bei der Berechnung des Bremsausmaasses der Güterzüge, welche auf der M.-Ostrauer Montanbahn mit einer Geschwindigkeit von nur 8 bis 15 km per Stunde verkehren, wird eine Geschwindigkeit von 25 km per Stunde zu Grunde gelegt. Der probeweisen Einführung dieses Bremsausmaasses hat die k. k. General-Inspection zugestimmt. [2. Juli, G.-I.-Z. 12.449.]

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft. (Abänderung der Vorschrift über das Geben des Signales „Achtung".) Die Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gesellschaft hat mit Zustimmung der k. k. Statthalterei in Brünn ihre Instruction über den Verkehrsdienst auf den schmalspurigen Geleisen des Werkes Witkowitz dahin abgeändert, dass der Locomotivführer das Signal „Achtung" in nachstehenden Fällen nicht mehr mit der Dampfpfeife der Locomotive, sondern mittelst der Locomotivglocke zu geben hat. Diese Fälle sind:

a) Bei Fahrten unmittelbar neben öffentlichen Strassen.
b) Vor dem Befahren von Wegübergängen im Niveau.
c) Wenn reitende Personen, Vieh oder Fuhrwerke auf oder unmittelbar neben der Bahn bemerkt werden.

Diese Instructions-Aenderung hat sich als nothwendig herausgestellt, weil es wiederholt vorkam, dass Pferde durch das mit der Dampfpfeife der Locomotive gegebene Signal „Achtung" scheu wurden. [G.-I.-Z. 14.779.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Verlängerung der Dauer einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 20. Juli 1893, die seinerzeit mit Erlass vom 9. Juli 1892, Z. 42.806 (39.138), dem Miskolczer Einwohner Dr. Stefan Csáthy-Szabó im Sinne der bestehenden Normen ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von Alsó-Hámor aus mit Berührung der Diósgyörer Eisenwerke bis zur Station Miskolcz der Linie Budapest—Hatvan—Miskolcz—Kassa (Kaschau) der kgl. Ungar. Staatsbahnen führenden normalspurigen Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 83 ex 1892, Vorconcession Post 2), auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Politisch-administrative Begehunng der Theilstrecke längs dem Donauquai.) Am 23. Juli fand in Budapest unter Führung des Ministerialrathes Ladislaus Vörös des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Commnnalbehörden, die politisch-administrative Begehung der von der Direction der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe (früher Siemens & Halske) projectirten Quailinie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29 und 36 ex 1892) statt. Die projectirte Linie wird von der Endstation der Linie Donauquai nächst der Akademie (Kronprinz Rudolfquai)—Padmaniczkygasse—Grosse Ringstrasse am Borárosplatze abzweigen, längs dem Csepelquai mit Berührung des Hauptzollamtes vorläufig bis zum Eskütér (Schwurplatz) führen, nach Ausbau der 4. Donaubrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72 und 73) aber bis zur Ausgangsstation der Hauptlinie am Kronprinz Rudolfquai verlängert und hiedurch der Schluss des die Stadtbezirke IV—IX verbindenden Ringes hergestellt werden.

— (Baufortschritte der Betriebslinie Königsgasse—Grosse Feldgasse—Andrássystrasse.) Der Bau der Betriebslinie Königsgasse—Grosse Feldgasse—Andrássystrasse der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69) ist bereits so weit vorgeschritten, dass die Eröffnung des Betriebes in den ersten Tagen des Monates August stattfinden wird. Mit Rücksicht auf den zu gewärtigenden lebhaften Verkehr werden daselbst 20 von der Firma Waitzner (Graz und Arad) gelieferte neue Waggons in Betrieb gesetzt werden.

— (Einrichtung der Friedhofbahn für elektrischen Betrieb.) Die von der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe (früher Siemens & Halske) erbaute und von dieser bisher mit Locomotiven betriebene „Friedhofbahn", d. i. die aus dem Innern der Stadt bis zum nenen Centralfriedhofe bei Kerepes führende Linie, wird gleichfalls auf elektrischen Betrieb, und zwar selbst im Bereiche der Hauptstadt, jedoch nur vorläufig für Oberleitung, eingerichtet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8, 17, 32, 60 und 72). Die die Leitung tragenden Ständer sind säulenförmig aus Gusseisen hergestellt und wurden zur Verhinderung von Stromableitungen besondere Sicherheitsvorkehrnngen getroffen. Die Feeder-(Nähr-)ströme werden unterirdisch durch Cabels zugeführt. Nach der für die ersten Tage des Monates August in Aussicht genommenen Eröffnung des elektrischen Betriebes, werden ausser den vom Rochusspitale ausgehenden Leichentransporten auch für Personenzüge directe Fahrten vom Egyetemtér (Universitätsplatz) bis Kőbánya (Steinbruch) eingeleitet werden, und zwar in der Weise, dass die Waggons den gesellschaftlichen Rangirbahnhof im VII.—VIII. Bezirke (Josefstadt) passiren, wo dieselben, nach Ausschaltung des Contactschiffchens der Canalleitung, mit jenem der Oberleitung in Verbindung gesetzt werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Station Egyházas-Rádócz für den gesammten Eil- und Frachtgutverkehr.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass auf der Linie Györ (Raab)—Kis-Czell, bezw. Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Gyanafalva [(Jennersdorf)—Fehring—Graz] beim Wächterhaus Nr. 88, zwischen den Stationen Kis-Unyom und Körmend, von diesen beiden Stationen 9 km entfernt, eine neue Station mit der Bezeichnung Egyházas-Rádócz am 1. August für den gesammten Eil- und Frachtgutverkehr eröffnet wird. Die Auf- oder Abgabe von lebenden Thieren oder solchen Gütern, zu deren Auf- oder Abladen besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel erforderlich sind, kann in dieser Station nicht erfolgen. Die Ermittlung der Transportgebühren für die in dieser Station zur Auf- oder Abgabe gelangenden Eil- oder Frachtgüter erfolgt nach Massgabe der für die Gebührenberechnung enthaltenen allgemeinen Bestimmungen des Localgütertarifes der kgl. Ungar. Staatsbahnen auf Grund der directen kilometrischen Entfernungen dieser Station.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Juni.) Im Deutschen Reiche, und zwar in Sachsen, wurden am 19. Juni die beim Haltepunkte Seidau an die normalspurige Secundärbahn Bautzen-Königswartha anschliessende normalspurige Zweigbahn nach dem Spreethale für den Güterverkehr eröffnet; ausser dem Anschluss-Haltepunkte Seidau befindet sich an dieser, den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen eingenthümlichen Zweigbahn eine Haltestelle gleichen Namens. Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der Taritsätze für die Station Bautzen zuzüglich folgender Gebühren für die Zuführung oder Abholung von Gütern: 0·08 Mk. für angefangene 100 kg Stückgut (mindestens 0·10 Mk.) und 4 Mk. für den beladenen Wagen ohne Rücksicht auf dessen Ladegewicht; ausserdem ist der den Güterdienst in Seidau besorgende Agent berechtigt, für sich besondere Gebühren zu erheben.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Juni.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juni folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Juni die bisherige Personen-Umsteigstation Lommersweiler an der Strecke St. Vith—Ulflingen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (linksrh) Station für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und unbeschränkten Güterverkehr; die Abfertigung von Fahrzeugen bleibt bis auf Weiteres ausgeschlossen; die Haltestelle Hankenberge zwischen den Stationen Wellendorf und Hilter im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personenverkehr und für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen mit Ausschluss von Eilgut- und Frachtstückgütern, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Sprengstoffen und feuergefährlichen Gegenständen; die Station Holzwipper zwischen den Stationen Meinerzhagen und Marienheide im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Gesammtverkehr; der Haltepunkt Harleshausen zwischen den Stationen Cassel und Mönchehof im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Personenverkehr; Reisegepäck wird auf diesem Haltepunkte nur zur Nachabfertigung angenommen; ferner die Haltestelle Dollern zwischen den Stationen Horneburg und Stade im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personenverkehr und für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen mit Ausschluss von Eil- und Frachtstückgütern, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Sprengstoffen und feuergefährlichen Gegenständen; am 15. Juni der Personen-Haltepunkt Wilhelmsbruch zwischen den Stationen Skaisgirren und Heinrichswalde im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Frachtstückgut- und Eilstückgutverkehr, sowie am 18. Juni der Haltepunkt Oberasdorf zwischen den Stationen Niederfischbach und Freudenberg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Personenverkehr; Reisegepäck wird auf diesem Haltepunkte nur zur Nachabfertigung angenommen.

b) In Bayern: Am 16. Juni die Haltestelle Freihalden zwischen den Stationen Jettingen und Gabelbach der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden.

c) In Elsass-Lothringen: Am 1. Juni der Haltepunkt Gereuth zwischen den Stationen Weilerthal und Thannweiler der Reichseisenbahnen für den Personenverkehr.

d) In Oldenburg: Am 5. Juni die Station Falkenrott zwischen den Stationen Calveslage und Vechta der grossh. Oldenburgischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet war, für die Annahme und Abfertigung von Gepäck, Eil- und Frachtstückgut, sowie von Kleinvieh, soweit dieses im Vorläufer befördert wird.

— (Stationsnamen-Aenderungen.) Die Schreibweise der an der Bahnlinie Schlettstadt—Markirch der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen gelegenen Station St. Kreutz i. L. (im Leberthale) ist in „St. Krenz“ abgeändert worden; ferner hat behufs Vermeidung von Verwechslungen der zwischen Cottbus und Vetschau im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direction zu Berlin gelegenen Haltestelle „Kunersdorf“ mit dem Haltepunkte „Kunnersdorf bei Kamenz“ in demselben Bezirke die Haltestelle Kunersdorf die Bezeichnung „Kunersdorf bei Cottbus“ erhalten.

Preussen. (Gesetz vom 3. Juli 1893, betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes.) Dieses im „D. R.-A.“ Nr. 160 vom 7. Juli publicirte Gesetz lautet, wie folgt:

§ 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. zur Herstellung von Eisenbahnen und der durch dieselbe bedingten Vermehrung des Fuhrparkes der Staatsbahnen, und zwar:

a) zum Bau einer Eisenbahn:

1.	von Rothfliess nach Rudczanny die Summe von	6,710.000 Mk.
2.	von Bütow nach Berent die Summe von	5,720.000 „
3.	von Jauer nach Rohnstock die Summe von	1,200.000 „
4.	von Rippach - Poserna einerseits nach Plagwitz - Lindenau andererseits nach Markranstädt die Summe von	2,850.000 „
5.	von Naumburg a. S. nach Deuben die Summe von	3,000.000 „
6.	von Bünde oder einem in der Nähe gelegenen Punkte der Linie Löhne—Osnabrück nach Sullingen die Summe von	5,560.000 „
7.	von Derschlag nach Bergneustadt die Summe von	435.000 „
8.	von Osberghausen nach Wiehl die Summe von	1.020.000 „
b)	zur Beschaffung von Betriebsmitteln die Summe von	4,992.000 „
	zusammen	31.487.000 Mk.

II. zu nachstehenden Bauausführungen:

1.	zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Ratibor bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Troppau die Summe von	620.000 Mk.	
2.	für die Ueberführung der Hamburgerstrasse vor dem neuen Personenbahnhofe zu Osnabrück die Summe von	350.000 „	
3.	zur Deckung der Mehrkosten für die Erweiterung des Rangirbahnhofes in Hamm die Summe von	180.000 „	
4.	zur Deckung der Mehrkosten für die Anlage des zweiten Geleises auf der Strecke Hamm-Herbern in Verbindung mit der selbstständigen Einführung der Bahn von Münster in den Bahnhof Hamm die Summe von	145.000 „	
5.	für die theilweise anderweitige Führung des zweiten Geleises auf der Strecke Bochum (B.M.)—Wanne die Summe von	77.000 „	
6.	zur Deckung der Mehrkosten für die Anlage eines Sammel- und Rangirbahnhofes bei Osterfeld die Summe von	306.000 „	
	zusammen		1,678.000 „
III.	zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die bereits bestehenden Staatsbahnen die Summe von		15,000.000 „
	insgesammt		48,165.000 Mk.

zu verwenden.

Mit der Ausführung der vorstehend unter Nr. I lit. a aufgeführten Bahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte zum Bau der Bahnen und deren Nebenanlagen nach Massgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den gesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigentbum, der vorübergehend erforderliche zur Benützung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung anzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile in rechtsgiltiger Form zu übernehmen und sicherzustellen, und zwar:

a) bezüglich der Linien unter Nr. I, lit. a) 1 bis 3 und 5 bis 8, in der ganzen Ausdehnung,

b) hezüglich der Linie unter Nr. I, lit. a) 4 (Rippach—Poserna $\frac{\text{Plagwitz-Lindenau}}{\text{Markranstädt}}$) für die im preussischen Staatsgebiete gelegene Theilstrecke.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die nnentbehrlicbe und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahn-Unternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigentbums auf Grund gesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

B. Die Mitbenützung der Chausseen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, Seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entscbädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten.

C. Für die unter Nr. I, lit. a) 3, benannte Bahn (Jauer—Rohnstock) muss ausserdem von den Interessenten zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss zum Betrage von 56.000 Mk. geleistet werden.

§ 2.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der zu den im § 1 unter Nr. I bis III vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen erforderlichen Mittel von 48,165.000 Mk. Staatsschuldverschreibungen anszugeben.

§ 3.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welcbem Zinsfuss, zu welcben Bedingungen der Kündigung und zu welchen Cursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 2), bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 zur Anwendung.

§ 4.

Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 unter Nr. I nnd II bezeichneten Eisenbahnen, bezw. Eisenbahntheile durcb Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgiltigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglicben Bestandtbeile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen, bezw. Eisenbahntheile nnd auf die unbeweglichen insoweit nicht, als dieselben nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahn entbehrlich sind.

§ 5.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündiguug in Kraft.

Preussen. (Mitwirkung des Verfügungsberechtigten bei der Zollbehandlung im internationalen Verkehre.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten in Berlin hat unterm 3. Juni den kgl. Eisenbahn-Directionen eröffnet, dass er die Auslegung des Art. 10 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkebr, wonacb der Verfügungsberechtigte nicht befugt sei, wenn die Verzollung unterwegs stattfindet, die Zollgefälle unmittelbar an das abfertigende Zollamt zu zahlen, nicbt zutreffend erachte. Dem Verfügungsberecbtigten könne eine Einwirkung auf die Zollbehandlung nur insoweit untersagt werden, als sie die Besitznahme des Gutes bedinge. Eine solche sei bei Zahlung der Zollgelder in der Regel nicht erforderlich und es unterliege daher keinem Bedenken, demselben oder seinem Bevollmächtigten diese Zahlung an das unterwegs abfertigende Zollamt zu gestatten.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 7.]

Frankreich. (Publication der französischen Eisenbahntarife.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten in Paris hat den französiscben Eisenbahn-Gesellschaften als das einfachste und am wenigsten kostspielige Mittel, um den bestehenden Vorschriften und gleichzeitig auch den Reclamationen der Interessenten zu genügen, vorgeschlagen, für die Publication ihrer Tarife der bestehenden Tarifsammlung der Buchhandlung Chaix sich zu bedienen in der Meinung, dass dieser der Charakter eines unter der Verantwortlichkeit der Eisenbahnen stehenden officiellen Publicationsorganes gegeben werden soll. Gleichzeitig sind die Gesellschaften eingeladen worden, die über die Ausführung nöthigen Verständigungen unter sich mit aller Beschleunigung zu bewerkstelligen.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 7.]

— (Beförderung von Waffen und Munition in einem und demselben Collo.) Zufolge des Gesuches der Handelskammer von St. Etienne, den Waffenfabrikanten zu gestatten, beim Versandt von einzelnen Gewehren oder Revolvern in die zur Verpackung dienende Kiste eine Schachtel mit 100 Patronen beizupacken, hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten nach Anhörung des Comités für den technischen Betrieb der Eisenbahnen entschieden, dass die Zusammenpackung einer Waffe mit Patronen in einem nnd demselben Collo die Eigenscbaft des letzteren rücksichtlich der Vorsichtsmassregeln für die Beförderung nicht zu ändern vermöge. Der Ministerium hat hienach ausgesprochen, dass keine Veranlassung vorliege, für Colli, welche eine Waffe mit einer Schachtel Patronen enthalten, von der Erfüllung der für die Beförderung von sogenannter Sicberbeits-Munition bestehenden Vorschriften abzusehen, dass jedoch bei Beobachtung dieser Vorscbrift, insbesondere in Bezug auf das Gewicbt des einzelnen Collo, der Beipackung einer Waffe nichts entgegenstehe.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 7.]

Russland. (Eisenbahnverkehr zwischen Russland und Deutschland.) Auf dem Gebiete des russisch-deutschen Eisenbahnverkebres wird gegenwärtig von den Ministern der Finanzen und des Verkebrswesens in St. Petersburg eine Reform von hervorragender Bedeutung geplant. Es handelt sich um den Zusammenschluss der jetzigen russisch-deutschen Verkehrsverbände zu einem einzigen grossen Verbande. Bisher bestanden folgende directe Verbindungen: Russisch-Deutscher Eisenbahnverband, ferner Moskau-Königsberger, Moskau-Danziger, Danzig-Südwestrussischer und Preussisch-Russischer Verband. An Stelle dieser soll ein einziger Verband zwischen dem genannten russischen Eisenbahnnetze und demjenigen Deutschlands hergestellt werden.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 7.]

Schiffahrt.

Donau-Schiffahrt. (Remorquirung von der unteren ungarischen Donaustrecke kommenden Ruderschiffe bis Wien.) Die Banater Exportfirma Jakob & Moriz Weiss hat ein Convoi Ruderschiffe (sogen. Razinen, d. s. grosse massive Schiffe mit einem Fassungsraum bis zu 600 Tonnen netto) mit Getreide ab Pancsova und Neusatz für Wien beladen. Die Schiffe werden zur Bergfahrt von Remorquer-Dampfern ins Schlepptau genommen und treten nach ihrer Löschung, mit Tauschwaare beladen, die Thalfahrt mit Rudersteuerung an. Es ist dies seit der Regulirung der oberen Donau das erste Mal, dass derlei tief tauchende Ruderschiffe über Pressburg aufwärts in Verkehr gesetzt werden. Gegenüber von eisernen Schleppern, nach der Type der Dampfschiffahrts-Unternehmungen, haben diese Schiffe den Vortheil, dass sie, ohne Inanspruchname einer Remorquirkraft, selbstständig stromabwärts schwimmen, daher auch die Fracht mit wesentlich geringeren Transportspesen belastet wird.

Sachsen. (Elbestrombauten im Jahre 1892.) Im Jabre 1892 wurden an der Elbe innerhalb des Königreiches Sachsen Mk. 545.419·50 auf Strom-, Ufer-, Damm- nnd Hafenbauten, sowie auf Verbesserung des Fahrwassers verwendet. Hievon entfallen auf die Stromregulirung entlang des rechten Ufers bei Wehlen Mk. 32.701·26, auf deren Fortsetzung und Ergänzung Mk. 5831·41, auf die Stromcorrection zwischen Cotta und Kötzschenbroda Mk. 22.309·58, auf die Verlängerung und Hinterfüllung des Correctionsbaues bei Briessnitz Mk. 2061·84, auf die Vorarbeiten zur Regulirung der Stromsohle bei Pirna Mk. 355·19, auf die Abtreibung des Uferlandes zwischen dem ehemaligen Baierwalle und der Augustusbrücke in Dresden Mk. 60.778·06, auf die Vorarbeiten zur Verbesserung des Fahrwassers unterhalb der Marienbrücke in Dresden Mk. 37·50, auf die Stromregulirung zwischen Promnitz und Grosszscbepa Mk. 4616·91, auf die Stromcorrection bei Meissen Mk. 14.163·17, auf die Stromcorrectionen im sogenannten Kreinitzer Winkel Mk. 53.497·49, auf die Unterbaltung der bestehenden Ufer-, Wasser- und Dammbauten, der Leinpfade etc. Mark 76.261·12, auf die Verbauung des rechten Ufers nahe dem Landungsplatze der fliegenden Fähre in Pillnitz Mk. 11.675·24, auf die Fixirung der Triangulations- und Landfestpunkte Mk. 1041·34, auf die Aufnahme eines Spiegelnivellements der Elbe von der böhmischen Grenze bis zur Seemündung Mk. 376·85, auf die Vermalung des Fahrwassers Mk. 5129·52, auf bauliche und culturelle Herstellungen, ingleichen Unterhaltung, sowie sonstige Ausgaben bei Nutzung fiscalischer Uferräume und der Winterhäfen Mk. 41.104·15, auf Räumungsarbeiten Mk. 79.145·62, auf Beschaffung, Unterhaltung und Betrieb der fiscalischen Dampfbagger nebst Baggerprahmen, sowie des Taucherschiffes nebst Zubehör Mk. 83·041·12, auf Beschaffung und Unterhaltung der Geräthe, sowie sonstige Ausgaben Mk. 51.292·13.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 31. Juli bis zum 6. August.)

Adriatischer Dienst.

1. August, 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
2. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Cnrzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussiugrande, Valcassione und Porto Manzo.
3. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Tibisco", Capitän C. Zalampich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
„ um 7½ Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste", Capitän E. Mazarevich, nach Venedig.
4. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Oreste", Capitän E. Radeglia, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.
5. „ um 7½ Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste", Capitän E. Mazzarevich, nach Venedig.
„ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
5. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Messina", Capitän F. Goll, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

1. August, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Memfi", Capitän A. Persich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Anschluss in Smyrna nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Cesmé, Samos und Rhodus.
2. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Flora", Capitän M. Nicolich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dodeagatsch und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.
4. „ zu Mittag: Dampfer „Vorwärts", Capitän G. Mettel, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.
5. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Pandora", Capitän P. Sussanich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Burgas, Costanza, Suliuà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. August, zu Mittag: Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan.
10. „ Dampfer „Maria Teresa", Capitän G. Deperis. Ausserordentliche Fahrt nach Calcutta, mit Berührung von Port Said, Snez, Djeddah, eventuell Massaua, Aden und Colombo.
21. August, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Maria Valerie", Capitän . . . . . nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Krankencassen der österr. Staatsbahnen. (Statistische Nachweisungen pro 1892.) An den drei der General-Direction der österr. Staatsbahnen unterstehenden Krankencassen, d. i. die der Krankencasse für die der General-Direction der österr. Staatsbahnen unterstehenden Bediensteten, der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter der Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter der Prag-Duxer Eisenbahn, nahmen im Jahre 1892 Theil 35.390 versicherungspflichtige Taglöbner, 17.415 Diener und Unterbeamte und 1067 freiwillige Mitglieder aus dem Stande der Beamten. Der im Vergleiche zum Vorjahre bedeutend höhere Stand der Cassenmitglieder (+ 6860) erklärt sich durch die im Gegenstandsjahre vollzogene Vereinigung der Betriebskrankencasse der Carl Ludwig-Bahn mit jener der k. k. Staatsbahnen. Die Statuten aller drei Krankencassen erfuhren im Jahre 1892 mit staatlicher Genehmigung wesentliche Abänderungen, und zwar: 1. durch die Normirung des Begräbnisskosten-Beitrages für jene dauernd beschäftigten Arbeiter und Taglöhner, deren Domicil nicht ein in die unterste Quartiergeldclasse rangirender Ort ist, mit dem Mindestbetrage von 30 fl.; 2. durch die Betheiligung der im Taglohne stehenden unverheirateten Cassenmitglieder, welche sich auf Kosten der Casse in Spitalpflege befinden, mit einem Krankengelde in der Höhe von 25 pCt. des normalen Krankengeldes; 3. durch die Festsetzung der Dauer des Krankengeldbezuges für Arbeiter und andere im Taglohne stehende Cassenmitglieder mit 40 Wochen bei mehr als zweijähriger und mit 52 Wochen bei mehr als fünfjähriger Dauer der Mitgliedschaft; endlich 4. durch die Zuerkennung des Anspruches auf Krankengeld auch an Mitglieder aus dem Stande der Diener, Unterbeamten und Beamten, soferne sie in Folge ihrer Erkrankung vor Ablauf von 20, bezw. 40 oder 52 Wochen subsistenzlos werden. Behufs Aufbringung der Mittel zur Bestreitung der Mehrauslagen, welche den Cassen durch diese Ausdehnung ihrer Leistungen erwachsen, wurde gleichfalls mit staatlicher Genehmigung die Dotirung des Reservefondes von 20 pCt. der Cassenbeiträge auf 5 pCt. herabgemindert. Was jede einzelne der in Rede stehenden Cassen betrifft, so waren im Gegenstandsjahre bei der Krankencasse für die Bediensteten der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen für die Behandlung einer durchschnittlichen Anzahl von 57.000 Mitgliedern, welche auf einer Strecke von 7649 km vertheilt wohnten, 341 Aerzte bestellt, welche in 146.106 Erkrankungsfällen unentgeltliche Hilfe leisteten. Die Casse stand mit 111 Heilanstalten in Verbindung, in welchen 547 erkrankte Mitglieder verpflegt wurden. Seitens der Krankencasse der Dux-Bodenbacher Eisenbahn waren für die auf eine Strecke von 90 km vertheilten 1220 Mitglieder 7 Aerzte bestellt, welche in 2843 Erkrankungsfällen intervenirten. Die Casse stand mit 4 Heilanstalten in Verbindung, in welchen 11 Mitglieder verpflegt wurden. Für die 180 km lange Prag-Duxer Eisenbahn waren bei einem durchschnittlichen Stande von 1453 Cassemitgliedern 9 Aerzte bestellt, welche in 3500 Krankheitsfällen Hilfe leisteten; ausserdem wurden in zwei Spitälern 6 Mitglieder behandelt. Die Krankencassen der beiden letztgenannten Bahnen weisen pro 1892 einen die vorgesehene Dotirung des Reservefondes übersteigenden Ueberschuss aus, während bei der Krankencasse für die Bediensteten der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen die Einnahmen zwar gleichfalls die Ausgaben beträchtlich überstiegen, jedoch zur Dotirung des Reservefondes in der vorgeschriebenen Höhe von 5 pCt. der Jahresbeiträge nicht hinreichten. Das minder befriedigende Gebahrungsresultat dieser Casse findet darin seine Erklärung, dass dieselbe den Mitgliedern mehr Leistungen gewährt hat als die beiden anderen Cassen, ohne dafür höhere Beiträge einzuheben. Vom Jahre 1893 an dürfte auch die Krankencasse für die Bediensteten der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, mit welcher jene der beiden Duxer Bahnen am 1. Jänner 1893 vereinigt wurden, dem Reservefonde alljährlich die statutenmässige Quote zuführen können, da ihr ab 1893 aus dem Titel einer Beitragsleistung des Betriebes zu den Kosten des Sanitätsdienstes eine neue Einnahme zufliesst.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCVI. Stückes.) Das am 21. Juli herausgegebene XCVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2277: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 17. Juli 1893, Z. 6553, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate Syrmien (Szerém) in Croatien-Slavonien nach dem Herzogtbume Salzburg.

Nr. 2278: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 17. Juli 1893, Z. 10.878/II, betreffend die Aufbebung des Verbotes der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus Böhmen nach Oberösterreicb.

— (Inhalt des XCVII. Stückes.) Das am 22. Juli herausgegebene XCVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2279: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 17. Juli 1893, Z. 79.460, betreffend die Bestimmung der Stationen Nepomuk, Tuschkau-Kosolup, Smiřitz, Hobenelbe und Auscha als Ein- und Ausladestationen für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen.

Nr. 2280: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 16. Juli 1893, ad Z. 17.237, betreffend die Sperre der Gemeindegebiete von See, Kappl, Iscbgl und Galtür für die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren.

— (Inhalt des XCVIII. Stückes.) Das am 24. Juli herausgegebene XCVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2281: Beschluss des schweizerischen Bundesrathes vom 18. Juli 1893, betreffend die Festsetzung der grenzthierärztlichen Untersuchungstaxe für Pferde, Maultbiere, Esel und Fohlen.

Nr. 2282: Kundmachung der k. k. Stattbalterei für Mähren vom 16. Juli 1893, Z. 24.755, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in den Gerichtsbezirken Sternberg und Hof des politischen Bezirkes Sternberg.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband.

Einführung von Frachtsätzen für Düngemittel von Breslau nach Homonna und Eperjes.

Für Düngemittel, künstliche, und Knochenmehl-Transporte von Breslau O.S.B. und Breslau B.F. nach Homonna und Eperjes bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens treten mit Giltigkeit ab 1. August 1893 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Aufnahme in den Verbandstarif folgende Frachtsätze ins Leben:

Breslau O.S.B.—Homonna . . . . 1·39 Mk.
Breslau O.S.B.—Eperjes . . . . . 1·40 Mk.
pro 100 kg.

Budapest, im Monate Juli 1893. [631]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Viehfuttertransporte. (Tarifbegünstigungen anlässlich des Futtermangels.) In der unter der obigen Ueberschrift in Nr. 87, Seite 1413, gebrachten Mittheilung soll es in der Zeile 36 von oben statt „pro Wagen" richtig heissen „pro Wagen und 1 km". Ferner ist zu bemerken, dass die bezüglichen Tarifermässigungen von den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft im Kartirungswege, von den übrigen Bahnen im Rückvergütungswege gewährt werden, und dass die betreffende Publication der Böhm. Nordbahn in Nr. 87, Seite 1416, enthalten ist.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien und Rumänien.) Mit 1. Juli ist Nachtrag I zum Verbandsgütertarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der preuss. Eisenbahn-Directions-Bezirke Altona, Berlin, Breslau, Erfurt, Hannover, Magdeburg und den serbischen, rumänischen, bulgarischen und russischen Schiffsstationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit Umschlag in Wien, Donau-Uferbahnhof der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ddto. 1. Juni 1892 in Kraft getreten.

Dieser Nachtrag enthält eine Abänderung des Vorwortes des Tarifes, geänderte besondere Bestimmungen, Abänderungen und Berichtigungen der Tarifvorschriften, Ergänzungen des Tarifs für die Nebengebühren im Güterverkehr, Ergänzungen der Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Haltestellen, Berichtigungen und Ergänzungen des Waarenverzeichnisses, Berichtigungen der Vorbemerkungen zu den Tarif-Tabellen, ermässigte Schnittsätze der Schnitttafel I für die allgemeine Wagenladungsclasse und die Artikeltarife für Zucker, Papier, Leinenwaaren, Felle und Häute im Verkehr mit Stationen der Directionsbezirke Berlin, Breslau, Erfurt, Hannover und Magdeburg, anderweitige, zum Theil erhöhte, zum Theil ermässigte, sowie neue Frachtsätze für die Artikeltarife 1A für Eisen- und Stahl, 1B für Eisen- und Stahlwaaren, 2 für landwirthschaftliche Maschinen, 7 für Zink, ferner Erweiterungen der Tariftabellen, die Aufhebung der directen Frachtsätze für den Verkehr mit den Schiffsstationen Sulina und Odessa, Berichtigungen der Tariftabellen und eine Ergänzung des Kilometerzeigers, die neu eingeführten Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen treten erst mit 1. September in Kraft.

Aus den neuen besonderen Bestimmungen ist Folgendes hervorzuheben:

Uebernahme von Gütern. a) Hinsichtlich jener Artikel, welche, wie z. B. Tabak und Cigarren im Verkehre nach Rumänien und Serbien nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften einer Einfuhrsbewilligung bedürfen, hat der Aufgeber letztere zu beschaffen und die betreffenden Documente dem Frachtbriefe beizuschliessen, b) Kochsalz, Tabak und Tabakfabrikate, ferner Waffensendungen unterliegen einer Durchfuhrsbeschränkung durch Oesterreich-Ungarn insoferne, als derartige Sendungen von den österr. Grenzzollämtern nur dann zum Transporte zugelassen werden, wenn dieselben mit einem Durchfuhrsbewilligungsatteste versehen sind. c) Güter, welche ihrer natürlichen Beschaffenheit nach eine Verpackung gegen Beschädigung oder Verlust erfordern, beispielsweise Mineralwässer, Glas- und Töpferwaare u. dgl. müssen in entsprechender Verpackung zur Aufgabe gebracht werden. d) Unverpackte Güter, wie Erze, Erden, Hau, Knochen, Kohlen, Stroh u. dgl. werden nur nach besonderem Uebereinkommen zur Beförderung angenommen. Die Aufgabe der nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter als Landungsplatzrestantegüter ist nicht zulässig.

Frachtbriefe. Kein Frachtbrief darf mehr als die Ladung eines Wagens umfassen. Den Wagenladungen nach Hamburg sind Seitens der Versender zwei gleichlautende Frachtbriefe beizugeben, von denen der eine die Bezeichnung: „Für die zollämtliche Abfertigung in Hamburg" zu tragen hat. Der Inhalt der Frachtbriefe (Bezeichnung des Adressaten, der Güter u. dgl.) ist mit lateinischen Buchstaben zu schreiben. Bei allen nach Rumänien bestimmten Sendungen wird von den rumänischen Zollbehörden die Angabe der Stückzahl der zur Versendung gebrachten Gegenstände in den Frachtbriefen verlangt. Die Frachtbrief-Ausfertigung für eine Sendung Stabeisen hat z. B. zu lauten: 54 Stück Stabeisen 10.000 kg. Frachtbriefe, welche dieser Anforderung nicht entsprechen, werden zurückgewiesen.

Für die zu den directen Sätzen dieses Tarifes abzufertigenden Sendungen sind die für den internationalen Eisenbahntransport vorgeschriebenen Frachtbriefe zu verwenden. Die Abfertigung der nach Wien, Donauuferbahnhof adressirten Sendungen, für welche die Schnittsätze der Schnitttafel I des Tarifs nach Massgabe der Bestimmungen in Abschnitt II B c des Tarifs (laufende Nr. 3 Seite 7 dieses Nachtrages) als selbstständige Frachtsätze Anwendung finden sollen, erfolgt unter Verwendung je besonderer Frachtbriefe für die Beförderung auf den Eisenbahnstrecken bis und von der Umschlagstelle und für die Beförderung auf der Donau. Für die Beförderung auf den Eisenbahnstrecken bis und von der Umschlagstelle sind die für den internationalen Eisenbahntransport vorgeschriebenen Frachtbriefe mit directer Frachtbriefadresse beizugeben. Die Ausfertigung der für den Schiffstransport ab Wien, Donauuferbahnhof erforderlichen Frachtbriefe, sowie der Bahnfrachtbriefe für jene Sendungen, welche von den im Eingange bezeichneten Stationen zu Schiff in Wien, Donauuferbahnhof einlangen, besorgt die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gemäss der vom Aufgeber im Original-Frachtbriefe aufgegebenen Frachtbrief-Adresse. Sendungen nach den Binnenstationen der Serbischen, Bulgarischen und Türkischen Eisenbahnen müssen nach Belgrad transito adressirt sein. In Belgrad besorgen die Organe der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gegen eine Gebühr von 20 Cts. für den Frachtbrief die Ausfertigung der zur Weiterbeförderung erforderlichen Eisenbahn-Frachtbriefe. Für Sendungen nach den Binnenstationen der Rumänischen Eisenbahnen, welche in Schiffsstationen der Eisenbahn zur Weiterbeförderung übergeben werden, gelangen die Sätze der Specialtarife, bezw. der Ausnahmetarife im Localverkehre der Rumänischen Staatsbahnen nur dann zur Anwendung, wenn in den Frachtbriefen ausdrücklich das Ersuchen ausgesprochen ist, dass auf den rumänischen Strecken die für die betreffenden Sendungen zulässigen Specialtarife, bezw. Ausnahmetarife angewendet werden sollen. Es genügt hiebei, im Frachtbriefe zu verlangen, dass der billigste für die betreffende Sendung bestehende Tarif angewendet werde.

Nachnahmen sind nur in der Goldfrancs-Währung zulässig und werden dem Frachtaufgeber nicht eher ausgezahlt, als bis die Aufgabestation von der Empfangstation die Anzeige über die erfolgte Ausgleichung erhalten hat. Declaration des Interesses an der Lieferung. Für die Beförderung mittelst Schiff wird keine Lieferzeit gewährleistet. Ab Wien, Donauuferbahnhof finden wöchentlich zwei Verschiffungen nach Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland statt. Bei normalem Wasserstande beträgt die ungefähre Reisedauer ab Wien, Donauuferbahnhof nach Belgrad 5, nach Turn-Severin 8, nach Lompalanka 11, nach Giurgevo-Rustschu

13 und nach Braila-Galatz 16 Tage. Die regelmässigen Abfahrtstage werden im Verordnungs-Blatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt, sowie in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen jeweils bekannt gegeben werden. Die Berechnung der Lieferfrist bis, bezw. ab Wien, Donauuferbahnhof erfolgt unter Zugrundelegung der aus dem Kilometerzeiger des Tarifes ersichtlichen Entfernungen. Die Lieferfrist endigt hinsichtlich der nach den Balkanstaaten bestimmten Sendungen mit der Uebergabe derselben an die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und beginnt hinsichtlich der nach Deutschland bestimmten Sendungen mit dem Tage der Abstempelung der Frachtbriefe durch die Abfertigungsstelle der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien, Donauuferbahnhof. Eine etwaige Declaration des Interesses an der Lieferung gilt nur rücksichtlich des Bahntransportes bis und ab Wien, Donauuferbahnhof und ist nur in Goldfrancs zulässig. Der Frachtzuschlag für die Declaration des Interesses an der Lieferung beträgt 5 vom Tausend der declarirten Summe für je angefangene 200 RM. Der geringste zur Einhebung gelangende Frachtzuschlag beträgt 50 Cts. Ueberschiessende Beträge werden auf 10 Cts. aufgerundet.

Werthdeclaration für die Schiffsstrecken. Ein für die Schiffsstrecken zu versichernder Mehrwerth über den tarifmässig bereits versicherten Werth von 150 Frcs. per 100 kg ist im Frachtbriefe in der Rubrik „sonstige zulässige Erklärungen" mit Buchstaben als Mehrwerthversicherung für die Schiffsstrecke" zu beziffern.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Erweiterung des Ausnahmetarifes fur Torfstreu und bestimmte Futtermittel.) Der auf einer grösseren Anzahl deutscher Staats- und Privatbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie für bestimmte Futtermittel wird mit Giltigkeit vom 25. Juli ab durch Aufnahme der nachstehenden Artikel erweitert:

1. „Streutorf" und „Holzsägespäne (Holzsägemehl) unverpackt" (unter Abfertigung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle Ba) und
2. „entölte Samen" (unter Abfertigung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle B b).

Ferner findet von dem gleichen Tage ab die für Heu und Stroh bei Aufgabe in Mengen von mindesten 5000 kg giltige Frachtberechnung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle b des Ausnahmetarifes für Streu- und Futtermittel auch auf Streutorf (getrockneter Stichtorf, Rohmaterial für Torfstreu) Anwendung.

Königl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. August tritt der Nachtrag I zu Theil I des Tarifes für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Localverkehre in Kraft. Der Nachtrag enthält u. A. gewisse — vom kgl. Finanzministerium und dem Reichs-Eisenbahnamt genehmigte — abweichende Bestimmungen von der Verkehrs-Ordnung, die durch die Eigenart der Betriebsverhältnisse der Nebeneisenbahnen (Bahnen untergeordneter Bedeutung) bedingt werden. — Der Nachtrag liegt auf allen Stationen zur Einsicht auf und kann durch die Fahrkarten-Ausgabestellen zum Preise von 5 Pfg. käuflich bezogen werden.

Galizisch - Süddeutscher Eisenbahnverband. (Aenderung eines Theilfrachtsatzes.) Auf Seite 8 des am 1. August zur Einführung gelangenden I. Nachtrages zum Galizisch-Süddeutschen Getreide- etc. Ausnahmetarife, Theil III, Heft Nr. 2 vom 1. September 1890 ist unter „1) Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn" der Theilfrachtsatz für Krakau von 0·30 auf 0·28 Mark zu berichtigen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Wir geben hiemit bekannt, dass wir die nachfolgenden **Altmaterialien,** als: Altes Schieneneisen, Zerren- und Bröckeleisen, Metalle, Maculaturpapier, Kautschukabfälle, Leinenabfälle, Leinenwaaren-Abfälle und Bruchglas **im Offertwege zu verkaufen** beabsichtigen, und zwar:

I. Gruppe.

Diverse alte Eisengattungen.

circa	220.000 kg	alter Schienenstahl,
„	132.400 kg	altes Schieneneisen, Bresowaer,
„	300.000 kg	„ „ aus den übrigen Werken,
„	6.100 kg	alter gerader Federgussstahl,
„	3.800 kg	„ Gussstahl,
circa	123 kg	alter Feilenstahl,
„	485 kg	„ Werkzeugstahl,
„	15.100 kg	„ Spiralfederstahl,
„	518 kg	altes Stahlblech,
„	1.070 kg	„ Weissblech,
„	24.500 kg	„ Plattenblech,
„	16.460 kg	„ Eisenblech,
„	40.000 kg	alte Stahlspäne,
„	13.000 kg	„ Schmiedeisenspäne,
„	4.700 kg	„ Gusseisenspäne,
„	28.000 kg	alter Bessemerstahl-Tyres,
„	10.400 kg	„ Gussstahl-Tyres,
„	52 kg	„ Stahldraht,
„	1.000 kg	„ Eisendraht,
„	960 kg	alte unbrauchbare Radsterne,
„	18.000 kg	„ Vollachsen,
„	69.060 kg	altes unbrauchbares unverbranntes Schmiedeisen,
„	4.170 kg	„ „ verbranntes Schmiedeisen,
„	73.400 kg	„ Zerreneisen,
„	46.700 kg	„ Gusseisen, unverbranntes,
„	12.200 kg	„ „ verbranntes.

II. Gruppe.

Alte Metalle.

circa	110 kg	alte Messingspäne,
„	4900 kg	„ Rothgussspäne, reine,
„	4100 kg	„ „ gemischte,
„	1010 kg	altes Zink,
„	52 kg	altes Glockenmetall,
„	18 kg	„ Packfong,
„	3850 kg	„ Messing.

III. Gruppe.

Diverse Altmaterialien.

circa	150 kg	alte Cement-Leinwandabfälle,
„	44 kg	„ Lodenabfälle,
„	10 kg	„ Schafwollwaaren-Abfälle,
„	113 kg	„ getheerte Leinwandabfälle,
„	1115 kg	„ Kautschukabfälle mit Einlage,
„	229 kg	„ „ ohne Einlage,
„	44 kg	„ Hanfwaarenabfälle,
„	20 kg	„ Pelzwaarenabfälle,
„	70 kg	„ Leinenwaarenabfälle,
„	229 kg	„ Hanfseileabfälle,
„	3500 kg	altes Maculaturpapier,
„	1500 kg	alte gebrauchte Papierstreifen,
„	95 kg	alter Pappendeckel,
„	1300 kg	altes Bruchglas,
„	150 kg	alte Asbestabfälle.

Das Offert kann entweder auf die gesammten Materialien aller drei Gruppen, oder auf die gesammten Materialien jeder einzelnen Gruppe gestellt werden, und ist das diesbezügliche mit einem 50 Kreuzer-Stempel zu versehende Offert gesiegelt und am Couverte mit der Aufschrift „Offert zur Zahl 17.579/1995 A II 1893" bis längstens 15. August l. J. bei unserem Secretariate (Budapest, Marie Valerie-Gasse Nr. 11) einzureichen.

Im Offerte ist die Erklärung abzugeben, dass Offerent bis 30. September l. J. im Worte bleibt.

Dem Offerte sind die unterschriftlich anerkannten Verkaufsbedingnisse beizuschliessen und ist gleichzeitig mit dem Offerte bei unserer hiesigen Hauptcassa in Budapest ein Vadium zu erlegen, welches mindestens 5 pCt. des auf Grund der offerirten Preise zu berechnenden Kaufbetrages ausmachen soll.

Verspätet eingelangte, oder Offerte ohne Vadium, und endlich solche Offerte, welche nicht den Bedingungen entsprechend ausgestellt und adjustirt sind, werden nicht berücksichtigt.

Das zur Offertstellung unbedingt zu benützende Offertformulare und die Verkaufsbedingnisse können bei unserer Materialanschaffung (Budapest, Marie Valerie-Gasse Nr. 11) gegen Erlag von 30 kr. bezogen werden.

Schliesslich bemerken wir noch, dass sämmtliche ausgeschriebene Altmaterial-Quantitäten nur approximativ angeführt sind, und dass der grössere Theil dieser Quantitäten schon vorräthig ist, während der Rest sich bis zum Schlusse des Jahres ansammeln wird.

Budapest, am 15. Juli 1893.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1541	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zuckerrüben Rübenschnitte	Mistelbach	Hohenau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Aufund Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	22·5 kr. 17·7 kr.		Im Kartirungswege		
1542	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Brennholz, weiches	Liptó-Ujvár Lubochna Lucsivna	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf-Donaufeld	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif Theil II—Heft 4 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Februar 1892	Verschieden	kr. 53 45 55 Verschieden		Im Kartirungswege		
1543	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Brennholz	Modor-Senkvicz	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II—Heft 4	22 kr.	19 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
1544	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Bretter	Tótvárad, Station der königl. Ungar. Staatseisenbahnen	Nenhansen bei Schaffhausen, Station der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1893	Süddeutscher Eisenbahn-Verband. Theil IV. Tarifheft Nr. 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz vom 1. October 1887	3·45 Mark			Im Kartirungswege		
1545	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Porzellan, verpackt	Carlsbad	Dzieditz Oswięcim Krakau Szczakowa	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen für diesen Artikel geltenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandtarif	Besteht kein directer Tarif	kr. a) b) 231 174 238 178 271 207 245 187		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchfährung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1546	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	H o f i c	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar mindestens 5000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfennig				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen der contrahirenden Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnaissements für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Frachtbriefe müssen vom Stationschef in Horic die Bestätigung enthalten, dass die bezüglichen Sendungen thatsächlich zur Einrichtung der dortigen Weberei verwendet wurden. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1894 in Vorlage zu bringen	
									115	96*)	19			
									110	91	19			
									155	136	19			
1547	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	Liesing Mödling Laxenburg Guntramsdorf Inzersdorf Hennersdorf Achau Münchendorf	Angern	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen der Sendungen auf ihre eigenen Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller			Im Rückvergütungswege		
										40·6				
										44·6				
										44·6				
										44·6				
										40·6				
										44·6				
										44·6				
										48·6				
			Rübenschnitze	Angern	Liesing Mödling Laxenburg Guntramsdorf Inzersdorf Hennersdorf Achau Münchendorf					31 35 35 35 31 35 35 39				
1548	**Südbahn-Gesellschaft**	Barcs-Pakracer Eisenbahn	Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, dann Schwellen, Fassdauben, Parquetten und Friesen	Pakrac-Lipik	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Verschieden	175·2 Heller incl. nng. Stener	Verschieden	Im Kartirungswege		
										Im Kartirungswege				

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt zehn Pfennig pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1549	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zuckerrüben der Position Z—13 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Nusle-Vrsovic transit	Oufinoves	Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. März 1894	Localtarif	5 kr.	4 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
1550	K.k.St.B.		Glas der Position G, 14 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Schöttenhofen	Wisu K.F.J.B.	In beliebigen Mengen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	kr. 179 140	kr. 138	kr. 41 2	Im Kartirungswege		
1551	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zuckerrüben	Nusle-Vršovic loco	Modřan	Bei Frachtzahlung für mindest. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	6·9 kr.	6·0 kr.	0·9 kr.	Im Kartirungswege		
			Rübenschnitze und Rübenabfälle	Modřan	Nusle-Vršovic loco				6·9 kr.	6·0 kr.	0·9 kr.			
			Die im I. Anhange zum Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen vom 15. Jänner 1893 Abschnitt A—E sub Post 47, 49 und 53 für Relation Modřan—Prag (Smichow) transit enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Rüben, Rübenschnitze, Rüben-Abfälle und Saturationsschlamm etc. finden bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1893 auch Anwendung für Sendungen, welche in Prag (Smichow) B.E.B., bezw. B.W.B. zur Auf- oder Abgabe gelangen. Für diese Sendungen gelangen jedoch ausser der Transportgebühr von Modřan nach Prag (Smichow) transit oder vice versa noch die Seitens der Buschtéhrader Eisenbahn, bezw. der Böhm. Westbahn separat verlautbarten Manipulations-Gebühren zur Einhebung.											
1552	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Position H 19 des Tarif-Theiles I	Ustrzyki	Luschitz	Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des für den Transport verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Tarif	89 kr.	Besteht kein directer Tarif	Im Kartirungswege		
5153	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Braunkohle	Brüx, Dux-Liptitz, Kosten, Obergeorgenthal, Oberleutensdorf, Ossegg, Rosenthal-Graupen und Teplitz-Waldthor	bayerischen Stationen des Abschnittes II des ungehenden Tarifes, sowie nach Schwandorf, Senbersdorf, Adelsblag, Donauwörth und den südlich hievon gelegenen bayerischen Stationen des Tarifabschnittes I	Beförderung über Pilsen	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1893 „	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Verbandsgütertarif (Böhm.-Bayerischer Koblentarif), Theil V—Heft 1 vom 1. November 1890 nebst Nachtrag I—IV	Frachtsätze des vorgenannten Tarifes	Frachtsätze des vorgenannten Tarifes abzüglich 3 Mark für 10000 kg	3 Mark für 10000 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 31. December 1893		

Berichtigung. **K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.** In Nr. 84 des Verordnungs-Blattes vom 22. Juli l. J., fortl. Nr. 1500, soll der Frachtsatz in der Relation Debreczen—Bregenz transit etc. für Einzelnsendungen richtig „1455“ statt „1485“ heissen.

Berichtigung. **Südbahn-Gesellschaft.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 35 vom 25. März d. J., unter fortl. Nr. 734, publicirte Begünstigung wird unter Bezugnahme auf die Bestimmungen des Tarifes Theil I dahin richtiggestellt, dass es in der 7. Rubrik anstatt der bisherigen Bedingung „Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen“ nunmehr heissen soll: „Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen.“

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.

Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilnng für Uebersiedlnngen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 7.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Theaterplatz 16.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe. VOITERSREUTH.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. ILMENAU in Thüringen. SAALFELD a/S. in Thüringen. MÜHLHAUSEN in Thüringen. SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterroichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladnngen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- nnd Znfuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen**. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Saloniqne, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Finme.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft Aussig und Bodenbach.
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft,
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition, Commission und Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladnngen; Verzollnngen, Transit-Expeditionen, Einlagernngen zu billigen Preisen.
Specialdienst nach Budapest.
Uebersiedlungen mittelst Patent-Möbelwagen.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertignng unter billigsten Bedingungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition nnd Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 89. Wien, 3. August 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Oberlandesgerichtliche Entscheidung. — Stand der Eisenbahnen in Südafrika. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 16. Juli 1893, betreffend die Anwendung der für die Localbahn Jenšovic-Lužec, sowie für den Uebergang in Wien-Quaibahnhof der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft genehmigten Zuschlagsfristen auch im internationalen Verkehre.

Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund des Einführungs-Erlasses zum neuen Betriebs-Reglement und zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 10. December 1892, Z. 56.001, Abschnitt III, P. 4 (Vrdgs.-Bl. Nr. 143 ex 1892), der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gestattet, dass die mit dem Erlasse vom 4. Juli 1889, Z. 10.684, sowie vom 31. October 1890, Z. 45.783, genehmigten Zuschlagsfristen für den Uebergang von Frachten von der oder auf die Localbahn Jenšovic-Lužec, bezw. für den Uebergang in Wien-Quaibahnhof (Stadlau) auf die oder von den k. k. Staatsbahnen im Verkehre mit Ungarn über Marchegg und Bruck a/L. bis auf Weiteres im Sinne des § 6 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, Punkt 4, bezw. Punkt 3, auch im internationalen Verkehre zur Anwendung gelangen dürfen.

Wien, am 16. Juli 1893.

Z. 29.065.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Königsberg der Buschtěhrader Eisenbahn nach Schönbach.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtvertretung von Schönbach die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Königsberg der Buschtěhrader Eisenbahn nach Schönbach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 18. Juli 1893.

Z. 34.960.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 21. Juli 1893, Z. 9293/II, an die Verwaltungen der österr. Privateisenbahnen, betreffend Vorsorge für das gefahrlose Ueberschreiten der Uebergangsbrücken bei den Intercommunicationswagen.

Im Hinblicke darauf, dass bei einer grossen Anzahl von Schnellzügen Restaurationswagen eingestellt werden, welche die Reisenden während der Fahrt benützen wollen und mit Rücksicht auf den eingetretenen Fall, dass ein Reisender, welcher während der Fahrt bei Gelegenheit des Uebertrittes von einem Wagen zu einem anderen zwischen dieselben gerathen war und überfahren wurde, wird die geehrte Verwaltung aufgefordert, Vorsorge zu treffen, dass das Ueberschreiten der Uebergangsbrücken bei den Intercommunicationswagen vollkommen gefahrlos stattfinden kann.

Behufs dessen wird eine solche Construction der Schutzvorrichtung zu wählen, und auf eine derart tadellose Instandhaltung derselben ein sorgfältiges Augenmerk zu richten sein, dass stets ein vollkommen sicherer Uebertritt von Wagen zu Wagen gewährleistet erscheint.

Der Bekanntgabe des diesfalls Veranlassten wird entgegengesehen.

Wien, am 21. Juli 1893.

Lilienau m. p.

Oberlandesgerichtliche Entscheidung.

Bei Privateisenbahnen, die durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Namens des Staates betrieben werden, trifft die Haftpflicht aus einem Eisenbahnunfalle nicht die Eigenthumsbahn, sondern den betriebführenden Staat.

(Entscheidung des k. k. Oberlandesgerichtes Prag vom 11. Jänner 1893, Z. 27.579.)

Der Vormund des minderjährigen Julius D., welcher von einem Zuge der im Staatsbetriebe stehenden Localeisenbahn X überfahren worden war, klagte gegen die Localeisenbahn-Gesellschaft X auf Schadensersatz gemäss des Gesetzes vom 5. März 1869.

Das k. k. Kreisgericht als Handelsgericht Brüx wies mit Urtheil vom 22. October 1892, Z. 7702, die Klage wegen Mangels der passiven Klagelegitimation der Localbahn X zurück. — In den Gründen wird im Wesentlichen ausgeführt:

Nach § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, wird bei einer durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn herbeigeführten körperlichen Verletzung oder Tödtung eines Menschen vermuthet, dass die Ereignung durch ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen eingetreten sei, deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient, und hat das Verschulden dieser Personen die Unternehmung ebenso wie ihr eigenes Verschulden zu vertreten.

Die Geklagte ist nun allerdings unbestrittene Eigenthümerin der Localbahn X und als solche in dem Eisenbahnbuche eingetragen, allein notorisch ist es und überdies durch das Amtszeugniss der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen de dato Wien, am 28. August 1892 erwiesen und dem Kläger zufolge seiner an die k. k. Betriebs-Direction in Pilsen gerichteten Schreiben vom 28. Mai, 4. Juli und 27. November 1889 bekannt, dass nicht die geklagte Gesellschaft, sondern der Staat, resp. die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen den Betrieb auf der dieser Gesellschaft gehörigen Eisenbahn, wenngleich nur auf Grund einer Vereinbarung und für Rechnung der Gesellschaft direct besorgt und ausübt.

Als Betriebs-Unternehmung im Sinne des citirten Gesetzes erscheint mithin der Staat, bezw. die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und nicht die Eisenbahn-Gesellschaft selbst, und ist daher nach dem angeführten Gesetze und § 1325 a. b. G.-B. erstere für die durch die Ereignung im Betriebe am 25. Mai 1889 herbeigeführte körperliche Verletzung des m. Julius D. verantwortlich und haftungspflichtig, zumal nicht behauptet und dargethan worden ist, dass der Bahneigenthümerin eine Ingerenz auf die Betriebsanlagen, die Anstellung der Betriebsbediensteten und des Zugspersonals und den Betrieb selbst zusteht, und sie demnach ein Verschulden der Betriebs-Unternehmung selbst oder deren Bediensteten zu vertreten hat.

Nachdem jedoch Kläger den Ersatz des dem m. Julius D. zugefügten Schadens von der Eigenthümerin der Bahn und nicht der Betriebs-Unternehmung anspricht, wozu er nach dem Vorausgeschickten nicht berechtigt ist, so hat er die Person des Geklagten verfehlt, woran auch der Umstand Nichts ändert, dass die Geklagte der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen am 28. September 1890 den Streit verkündigt hat, und musste schon aus diesem Grunde allein, ohne dass es eines weiteren Eingehens in die meritorische Entscheidung bedarf, abgewiesen werden.

Ueber die klägerische Appellation hat das k. k. Oberlandesgericht in Prag mit Entscheidung vom 11. Jänner 1893, Z. 27.579, das erstrichterliche Urtheil unter Verweisung auf die richtigen, der Sachlage und dem Gesetze entsprechenden und das Wesen der Sache vollkommen erschöpfenden Gründe desselben bestätigt, wodurch der Streit rechtskräftig zu Gunsten der geklagten Gesellschaft entschieden wurde, da im summarischen Verfahren eine ausserordentliche Revision unzulässig ist.

Stand der Eisenbahnen in Südafrika.

Nach einer Mittheilung der South African Export-Gazette bestanden in der Cap-Colonie im Jahre 1873 blos die 45 engl. Meilen lange Bahn von Capetown nach Wellington und die 8 Meilen lange Bahn von Capetown nach Wynberg.

In der verhältnissmässig kurzen Zeit von 20 Jahren, d. i. von 1873 bis 1893 sind nahezu 2200 weitere Meilen Bahnen erbaut und eröffnet worden.

Das westliche Netz dieser Bahnen hat seinen Endpunkt in der Capstadt und zieht die 774 Meilen lange Hauptlinie über Kimberley nach Vryburg, der Hauptstadt des Bechuanalandes. Ausserdem gehören zu diesem Netze die Zweiglinien nach Malmesbury, nach Simon's Town, nach Sir Lowry-Pass und Stellenbosch.

Das nördliche Netz hat seinen Endpunkt in Port Elizabeth und führt die 713 Meilen lange Hauptlinie über Bloemfontein, der Hauptstadt des Orange-Freistaates nach Johannesburg und schliesslich nach Prätoria, der Hauptstadt der südafrikanischen Republik.

Eine weitere Linie dieses Netzes beginnt im Hafen East London und führt über Sterkstroom nach Jagersfontein zum Anschlusse an die Linie Port Elizabeth—Bloemfontein. Ausserdem besitzt dieses Netz noch Zweiglinien von Port Alfred über Graham's Town zum Anschlusse an die vorerwähnte Hauptlinie, und einen von Port Elizabeth ausgehenden und nach Graaff Reinet führenden Flügel.

Die bedeutendsten Häfen der Capcolonie, d. i. Capetown, Port Elizabeth und East London, besitzen daher Bahnverbindungen ins Innere des Landes, und zwar sowohl zu den Diamantgruben des Kimberley-Districtes, als auch ins Bechuanaland, in den Orange-Freistaat und zu den transvaalischen Goldfeldern.

Mit Ausnahme weniger Linien sind fast sämmtliche vorbezeichnete Bahnen Eigenthum der Regierung. An der westlichen Küste der Capcolonie besteht derzeit nur die circa 100 engl. Meilen lange Privatbahn von Port Nolloth nach Ookiep.

Während im Jahre 1873 die Zahl der auf den damals bestehenden Bahnen beförderten Personen circa 490.000 war und 150.000 t Güter zur Verfrachtung gelangten, sind im Jahre 1892 bereits 4,340.000 Personen und 673.000 t Güter befördert worden.

Die Bevölkerung der Capcolonie betrug im Jahre 1891 schon 1,527.000 Köpfe, worunter 377.000 Weisse.

Gegenwärtig ist die Fortsetzung der Bahn Capetown-Vryburg nach Mafaking im Baue.

Durch diese 98 Meilen lange Bahn wird der fruchtbare Marico-District des westlichen Transvaal, welcher auch ergiebige Gold- und Erzgruben besitzt, dem Bahnverkehre erschlossen werden.

Mafeking ist der natürliche Sammelpunkt für die Producte des Marico-Districtes, sowie des nördlichen

Theiles des Bechuanalandes und des Bezirkes von Kalahari, welcher gleichfalls ausserordentlich fruchtbar ist.

In Natal beträgt gegenwärtig die Länge der eröffneten Bahnen 399 Meilen, der Zuwachs in den letzten zwei Jahren betrug allein gegen 100 Meilen.

Von dem Hafen Durban in Natal führt eine circa 300 Meilen lange Bahn über Pietermaritzburg nach Charlestown mit einem Flügel nach Harrismith, welcher im späteren bis Bloemfontein fortgesetzt werden soll.

Ausserdem führen kürzere Linien von Durban einerseits nach Verulam und andererseits nach Isipingo.

Die Fortsetzung der Hauptlinie von Charlestown über Boksburg nach Johannesburg ist bereits concessionirt. Das in den Bahnen Natals investirte Capital beträgt 5,820.000 Pf. St., welches schon eine nahezu 3percentige Verzinsung (2 Pf. St. 17 sh. 6 d.) abwirft. Der Verkehr dieser Bahnen erreichte im Jahre 1892 die Höhe von 412.700 t Güter und 720.000 Personen.

Die Bevölkerung Natals mit Ausschluss von Zululand betrug im Jahre 1891 544.000 Köpfe, worunter 88.000 Weisse.

Der Orange-Freistaat besitzt dermalen noch keine eigenen Bahnen, nachdem die den nördlichen Theil desselben durchziehende Linie Bloemfontein-Johannesburg-Prätoria Eigenthum der Regierung der Capcolonie ist.

Bis vor Kurzem war die Regierung der Republik der Einführung von Bahnen nicht sehr geneigt; dermalen ist aber bereits die Ausführung einer circa 70 Meilen langen Bahn von Bloemfontein nach Ladybrand in Aussicht genommen, welche das fruchtbare Basutoland erschliessen würde.

Ferner soll, wie schon vorerwähnt, eine Bahnverbindung von Bloemfontain nach Harrismith, ferner eine Linie Bloemfontein-Kimberley hergestellt werden.

Auch die südafrikanische Republik besitzt in Folge des bisherigen Widerstandes der Regierung gegen die Einführung von Eisenbahnen noch wenig Bahnlinien. Erst in letzter Zeit gelang es, die Regierung von Transvaal zu bewegen, die Delagoa Bay-Eisenbahn in das Gebiet der Boer weiterführen zu lassen, und konnte im Jahre 1892 die Verbindung von dem Hafen Delagoa Bay nach Prätoria, der Hauptstadt der südafrikanischen Republik eröffnet werden.

Durch die Herstellung dieser Bahn ist jetzt Transvaal auch mit den Häfen der Capcolonie in Bahnverbindung gebracht, und zeigt sich schon jetzt eine Steigerung im Bergbaue des Boerlandes.

Dermalen steht noch in Transvaal eine circa 200 Meilen lange Linie von Komati Poort, einem Punkte der Delagoa-Bahn nach den Goldfeldern von Silati im Baue, von welcher 15 km fertiggestellt sind.

Ferner ist eine Fortsetzung der letztgenannten Bahnlinie zu den Bezirken des Zoutpansberg und des Murchison-Gebirges in Aussicht genommen, welche bis nach Victoria im Mashonalande geführt werden soll.

Auch in diesem letzteren Lande hat schon die Entwicklung des Eisenbahnbaues begonnen.

Im Mashonalande steht gegenwärtig eine Eisenbahn im Baue, welche das Hinterland mit dem an der Ostküste Afrikas gelegenen Hafen von Beira verbinden soll. Die Linie beginnt in Fontesville, einem Hafen am Pungwe-Fluss, circa 50 Meilen westlich von Beira, woselbst dieser Fluss ins Meer mündet, und wird über Umtali nach Manica geführt werden. Die Länge dieser Linie beträgt ungefähr 75 engl. Meilen, von welchen etwa 30 Meilen nahezu fertig gestellt sind.

Es besteht die Absicht, die genannte Bahn noch weitere 240 Meilen bis nach Salisbury fortzusetzen, woselbst sie sich mit der von Silati über das Murchison-Gebirge und Victoria nach Salisbury projectirten Bahnlinie verbinden würde.

In Deutsch-Südwest-Afrika ist eine Bahn von der Luderitz-Bay (Walfisch-Bay) an der Westküste Afrikas nach Bethany in einer Länge von etwa 100 Meilen concessionirt worden und steht deren Bauinangriffnahme bevor.

Es ist im Projecte dieselbe weiter östlich bis Mafeking fortzusetzen.

Endlich sei noch eines weiteren Bahnprojectes gedacht, welche durch Britisch-Bechuanaland und Matabeleland geführt werden soll. Diese Linie würde in Mafeking beginnen und über Konya, Polapye, Macloutsie, Tati, Bulaway und Inyatinnach Victoria geführt werden.

[„Railway News."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Industriegeleise zu dem in Feldkirch zu errichtenden Holzlagerplatze: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Feldkirch hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung eines Industriegeleises zu dem in Feldkirch zu errichtenden Holzlagerplatze für den 3. August anberaumt. [G.-I.-Z. 13.896.]

— (Wasserbeschaffungsanlage in der Station Strakonitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Strakonitz hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für die aus Anlass der Erweiterung der Station Strakonitz erforderliche Herstellung einer neuen Wasserbeschaffungsanlage daselbst für den 4. August anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann Carl Soukup. [G.-I.-Z. 13.897.]

— (Linie Maxing—Kaiser-Ebersdorf; Schleppgeleise in km 21·0/1: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung eines Schleppgeleises in Kilometer 21·0/1 der Linie Maxing—Kaiser-Ebersdorf für den 4. August anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Ritter v. Waniek betraut. [G.-I.-Z. 14.853.]

— (Linie Feldkirch—Buchs: Schleppgeleise, abzweigend in km 4·9/10 zur Spinnereifabrik der Firma F. M. Hämmerle in Dornbirn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Feldkirch hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung eines in km 4·9/10 der k. k. Staatsbahnlinie Feldkirch-Buchs abzweigenden Schleppgeleises zu der Spinnereifabrik der Firma F. M. Hämmerle in Dornbirn für den 4. August anberaumt. [G.-I.-Z. 14.350.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Errichtung der Haltestelle Brniow bei km 29·6/7 der Localbahn Wall.-Meseritsch—Wsetin: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für die Errichtung der Haltestelle Brniow bei km 29·6/7 der Localbahn Wall.-Meseritsch—Wsetin für den 4. August anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 14.854.]

— (Linie Wien—Krakau: Magazin am Bahnhofe in Olmütz.) Der mit dem Erlasse vom 11. März, Z. 4912, ertheilte Bauconsens für ein zu Zwecken der Firma J. Ottahal & Sohn am Bahnhofe in Olmütz an der linken Bahnseite herzustellendes Magazin wurde auf die in Aussicht genommene Verlängerung dieses Gebäudes ausgedehnt. [3. Juni, Z. 23.841.]

Projectirte normalspurige Localbahn von der Station Nakři-Netolitz der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger zur Stadt Netolitz. (Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission hinsichtlich des von

Dr. Ottokar Kudrna und Consorten vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Nakři-Netolitz der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger zur Stadt Netolitz für den 4. August anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [G.-I.-Z. 14.980.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Salzkammergut-Localbahn. (Zahnradbahn auf den Schafberg: Benützungsconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 31. Juli durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Zahnradbahn auf den Schafberg wurde die Betriebsbewilligung für diese Linie ab 1. August ertheilt. [1. August, Z. 40.704.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Anschaffung von Rettungswagen.) Um bei Eisenbahnunglücksfällen ausser den bereits vorhandenen Rettungswagen, welche blos Werkzeuge und Mittel zur Freimachung der Bahn enthalten, jederzeit vollständig ausgerüstete und verwendungsbereite Sanitätswagen auf einzelnen Stationen zur Verfügung zu haben, beabsichtigt die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, in ihrer Wagenwerkstätte zu Floridsdorf 6 Stück Rettungswagen für Sanitätszwecke (Specialwagen) anfertigeu zu lassen. Die Wagen besitzen ein Eigengewicht (incl. Ausrüstung, incl. Wasser und Kohle) von je 11·0 t und ein Gesammtgewicht bei Vollbesetzung per Meter Länge (incl. Wasser und Kohle) von circa je 1·17 t. Ein derartiger Wagen wird mit 10 Tragbetten sammt Matratzen, Pölstern, Leintüchern und Kotzen für Verwundete ausgestattet; die Tragbetten sind auf 5 hölzernen Tragböcken (nach dem Normale der Wiener Freiwilligen Rettungs-Gesellschaft) gelagert; neben den Tragböcken befinden sich Fuss- und Essbretter. Im Innern des Wagens, welcher neben den 10 Liegeplätzen auch 2 Sitzplätze enthält, befinden sich überdies Kohlen- und Wassergefässe, ein Abort mit Wasserspülung, ein Waschbecken mit Wasserzufluss, 4 Lampen mit Zündung von Innen, und 2 an den Stirnseiten des Kastens zu befestigende Wandlaternen mit Reflectoren. Die Beheizung wird durch Regulirfüllöfen und die Beleuchtung durch Oel erfolgen. Der Constructionsplan für diese Rettungswagen hat die Genehmigung des Handelsministeriums erhalten. [Z. 15.626.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 23. Juli, Z. 46.615/III, den Budapester Einwohnern Julius Getto und Adolf Löw im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Zombor (zwischen Szabadka [Maria-Theresiopel] und Gombos) der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, und diese über Apatin mit der dortigen Donau-Dampfschiffahrts-Station verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Tisza-Füred—Karczag. (Politisch-administrative Begehung.) Am 20. Juli fand unter Führung des Ministerial-Secretärs des kgl. ungarischen Handelsministeriums, Aladár Lakatos, und mit Beiziehung der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie der Interessenten, die politisch-administrative Begehung der vom Reichstags-Abgeordneten Ludwig Csavolszky und dem Gutsbesitzer Thomas Lipcsey projectirten normalspurig zu erbauenden Eisenbahn Tisza-Füred—Madaras-Karczag (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1892, Vorconcession Post 1) statt. Diese, die Comitate Jász—Nagy-Kun—Szolnok und Heves durchschneidende Linie wird von Tisza-Füred aus sowohl die Theiss als auch die diese bei Tisza-Füred übersetzende Linie Eger (Erlau)—Füzes-Abony—Ohát—Debreczen in der Station Karczag (zwischen Kis-Ujszállás und Püspök-Ladány) mit der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal verbinden. Nach Ausbau der projectirten Fortsetzung der Linie Füzes-Abony—Eger bis Nádasd (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 82, Vorconcession Post 2) und deren gleichfalls in Aussicht genommenen Fortsetzung von Nádasd aus im Anschlusse an die derzeit als Sackbahn endigende Flügelbahn Bánréve-Ozd der Linien Fülek—Miskolcz und Bánréve—Dobsina, wird durch die projectirte Linie Tisza-Füred—Karczag, die kürzeste Verbindung zwischen dem Nordwesten Ungarns und dem Mittellande Siebenbürgens hergestellt werden.

Projectirte Strassenbahn von Budapest nach Uj-Pest mit elektrischem Betriebe. (Politisch-administrative Begehung.) Am 20. Juli fand in Budapest unter Führung des Ministerial-Secretärs des kgl. ungarischen Handelsministeriums, Aladár Lakatos, und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie der Interessenten und Anrainer, die politisch-administrative Begehung der von der Firma A. M. Bodendorfer vom V. Bezirk Budapests aus bis Uj-Pest (Neu-Pest) projectirten Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61 ex 1891, Vorconcession Post 3) statt. Bei diesem Anlasse wurde gegen die Zulässigkeit der ausserhalb des Stadtrayons als Hochleitung auf Ständern zu führende Leitung des elektrischen Betriebsstromes, welche vorbehaltlich der höheren Genehmigung von der Budapester hauptstädtischen Municipalbehörde im Principe bereits bewilligt wurde (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 113 und 131 ex 1892) von keiner Seite Einwendung erhoben.

Projectirte Localbahn Kismarton-Szárazvám (Eisenstadt-Mühlendorf)—Sircz, eventuell Oszlip. (Trassirung.) Die Concessionswerber, d. i. die Wiener Firma J. Landauer und Consorten, haben die technischen Vorarbeiten einer von der Station Kismarton-Szárazvám der Linie Györ (Raab)—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurth ausgehenden und diese über Gross-Höflein, Klein-Höflein, Kismarton (Eisenstadt) und von dort aus entweder über Sircz oder Oszlip an einem geeigneten Punkte mit der Linie Pozsony-Ujváros—Szombathely (Pressburg-Steinamanger) verbindenden Localbahn und einer bis zu den Steinbrüchen und Koblenwerken bei Szent-Margita (St. Margarethen) a. d. Leitha führenden Flügelbahn (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 41, Vorconcession Post 3) für die projectirte Linie bereits vollendet. Diese längs der ungar.-österr. Grenze führende Linie wird von wesentlicher Bedeutung für die Approvisionirung der zwischen Wiener-Neustadt und Wien liegenden Ortschaften sein und via Ebenfurth—Wr.-Neustadt oder Sollenau—Meidling, so auch Ebenfurth—Sollenau—Wien-Rennweg (Aspang-Bahn), den Transport von St. Margarethner Werksteinen und Baumaterialien nach Wien am kürzesten Wege vermitteln. Da die Finanzirung der Bahn als gesichert zu betrachten ist, dürfte der Bau derselben noch im Laufe dieses Jahres in Angriff genommen werden.

Projectirte Eisenbahn Besztercze-Bánya—Alsó-Kubin—Turdosin—ungar.-galizische Landesgrenze. (Varianten.) Die Comitate Arva, Liptó und Zólyom (äusserster Nordwesten Oberungarns) haben im wechselseitigen Einvernehmen den Bau

I. einer die Linie Zolyom (Altsohl)—Besztercze-Bánya (Neusohl)—Breznó-Bánya (Bries) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit der Linie (Oderberg)—Csácza—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn an einem geeigneten Punkte verbindenden Linie,

II. ferner die Fortsetzung dieser Linie von dem zu bestimmenden Punkte der Linie a) aus über Alsó-Kubin bis Turdosin bis zur ungar.-galizischen Landesgrenze beschlossen. — Bezüglich des Anschlusspunktes an die Linie Csácza—Kassa sind zwei Varianten in Aussicht genommen, und zwar:

a) eine von Besztercze-Bánya aus über Bad Koritnicza und Oszáda bis zur Station Rozsahegy (Rosenberg) der Linie Csácza—Kassa und weiterhin über Alsó-Kubin bis Turdosin führende Linie, in deren Verlängerung, und zwar gabelförmig von Turdosin abzweigend, der eine Arm in nordöstlicher Richtung über Jablunka, der andere in nordwestlicher Richtung über Polhora bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze in Aussicht genommen ist (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 73 ex 1892, Vorconcession Post 1, a—f);

b) eine von der Station Királován der Linie Csácza—Kassa aus mit Benützung des Magura-Thales über Kis-Besztercze und von dort gleichfalls über Alsó-Kubin und Arva-Váralja-Turdosin bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze führende Linie (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 7, Vorconcession Post 4).

Da nun aber durch die Variante a), d. i. vom Vororte Also-Kubin des Arvaer Comitates aus via Rózsahegy eine um circa 60 km kürzere Verbindung mit Budapest geschaffen wird, haben sich die drei interessirten Comitate mit Rücksicht auf die allgemeinen Verkehrsinteressen für den Ausbau der über Rózsahegy führenden Linie geeinigt und deren Trassirung bereits veranlasst, welche vom Budapester Ingenieur Vischnovszky durchgeführt wurde. Dem von diesem der Versammlung der vereinigten Comitats-Municipien vorgelegten Kostenvoranschlage zufolge, würde die Bahn, wenn selbe als erstclassige Linie ausgeführt werden sollte, einen Kostenaufwand von rund 5,000.000 fl. beanspruchen. Sollte aber das in Bosnien sich vorzüglich bewährende Roman Abt'sche System gewählt werden, bei dem mit Vermeidung von Tunnelbauten und tiefen Einschnitten selbst die stärksten Steigungen für den Betrieb dadurch eingerichtet

werden, dass im Interesse der Verwohlfeilung des Baues in den betreffenden kritischen Stellen zwischen den Adhäsionsschienen eine Zahnrad-Leitschiene eingelegt wird, würden sich diesfalls die Kosten auf nur circa 3,000.000 fl. reduciren. Die Versammlung beschloss nun, im Einvernehmen mit den Concessionswerbern, Detailprojecte nach beiden Systemen aufnehmen zu lassen, um, je nach den Intentionen des Handelsministers, für jeden der beiden Fälle sofort in Action treten zu können.

Ausland.

Deutsches Reich. (Ausdehnung des Eisenbahnnetzes am 1. Mai 1893.) Nach dem Verzeichnisse der Deutschen Eisenbahnen, welches der im Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands für das Jahr 1893 beigegeben ist, hatten die dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre dienenden Deutschen Eisenbahnen am 1. Mai eine Ausdehnung von 44.339 km (gegen 43.635 km am 1. April des Vorjahres). — Von dieser Gesammt-Kilometerzahl entfallen 31.556 (31.586) km auf Hauptbahnen [davon 13.537 (13.255) km zwei-, 40 (41) drei- und 49 (39) km viergeleisig] und 12.783 (1216) km auf Bahnen untergeordneter Bedeutung [davon 1268 (1216) km schmalspurig].

Die Vertheilung der Bahnlängen auf die einzelnen Staatsgebiete ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Staatsgebiete	Staatsbahnen	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	Privatbahnen unter Staatsverwaltung	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	Privatbahnen unter eigener Verwaltung	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	zusammen
	Kilometer						
Elsass-Lothringen	1.441	318	11	11	172	172	1.624
Preussen	25.819	7253	70	52	1675	1004	27.564
Bayern	4.969	1017	—	—	873	293	5.842
Sachsen	2.633	881	66	39	—	—	2.699
Württemberg	1.680	133	—	—	32	32	1.712
Baden	1.397	155	71	43	121	121	1.589
Hessen	271	46	—	—	768	79	1.039
Mecklenburg-Schwerin	630	264	71	71	273	147	974
Mecklenburg-Strelitz	—	—	—	—	48	48	48
Sachsen-Weimar	76	76	—	—	224	80	300
Oldenburg	323	44	41	41	40	8	404
Anhalt	—	—	—	—	40	40	40
Braunschweig	—	—	—	—	137	137	137
Sachsen-Meiningen	76	56	—	—	216	54	292
Sachsen-Altenburg	25	25	—	—	8	8	33
Sachsen-Coburg u. Gotha	—	—	—	—	—	—	—
Schwarzburg-Sondershausen	—	—	—	—	33	33	33
Reuss j. Linie	—	—	—	—	—	—	—
Hamburg	7	2	—	—	—	—	7
Bremen	2	—	—	—	—	—	2
zusammen	39.349	10.270	330	257	4660	2256	44.339

Die Eisenbahnen in Sachsen-Coburg und Gotha sind in die Preussische Staatsbahn-Verwaltung übergegangen.

Ausser den vorstehenden 44.339 km bestanden noch 2084 (1950) km vollspurige und 640 (579) km schmalspurige Anschlussbahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehre dienen.

Preussen. (Stationsnamen-Aenderung.) Die an der Bahnstrecke Lehrte—Stendal im Bezirke der k. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg gelegene Haltestelle Immensen hat die Bezeichnung „Immensen-Arpke“ erhalten.

Italien. (Adriatisches Netz: Einführung von Heizapparaten.) Die General-Direction der Società delle Strade ferrate Meridionali hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten einen Antrag wegen Ausrüstung des rollenden Materials mit Heizapparaten gestellt, wonach 68 Locomotiven, 200 Wagen I. und II. Classe, 62 Wagen III. Classe, 26 Gepäckswagen und 50 gedeckte Frachtwagen mit den gedachten Apparaten versehen werden sollen. Die betreffenden Kosten betragen 214.291·61 L.

Schweiz. (Fristerstreckung zur Einreichung der Vorlagen für mehrere Schmalspurbahnen.) Die im Art. 5 der Concession für die Schmalspurbahnen von Tramelan über Breuleux oder Cernil nach Saignelégier und Goumois, sowie von Tramelan über Breuleux nach Noirmont oder Emibois vom 25. Juni 1892 festgesetzte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten, wurde um ein Jahr, d. i. bis 25. Juni 1894, verlängert.

Frankreich. (Eisenbahnhaushalt für 1894.) Der Haushalt des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für 1894 ist nach der am 7. Juni der Kammer zugegangenen Regierungsvorlage in der Ausgabe auf 291,523.264 Frcs. (gegen 251,402.674 Frcs. für 1893) veranschlagt; davon entfallen auf Frankreich 260,442.264 (224.520.674) Frcs. und auf Algerien 31,081.000 (26,882.000) Frcs. Im Besondern ist zu bemerken, dass 20.000 Frcs. als Reise- und Sendungskosten eingestellt sind, weil der Rechnungshof wiederholt bemängelte, dass derartige Kosten von dem Capitel „vom Staate ausgeführte Eisenbahnvorarbeiten und Bauten“ bestritten wurden. Für die Neuordnung des Eisenbahn-Aufsichtsdienstes waren für drei Vierteljahre von 1893 750.000 Frcs. mehr als früher bewilligt worden; für 1894 sind noch 250.000 Frcs. für ein ferneres Vierteljahr gefordert. An Zinsen nebst Tilgungsbetrag für die Kosten der Neubaulinien, die auf Grund der Verträge von 1883 von den Eisenbahn-Gesellschaften in den Jahren 1884 bis einschliesslich 1893 ausgeführt wurden, sind 26,000.000 (22,335.000) Francs eingestellt. Die Zinsengebühr des Staates wird von den Gesellschaften nach dem Anschlag mit 86,800.000 (56,000.000) Francs in Anspruch genommen werden, und zwar entfallen davon 81,281.000 Frcs. auf die Zinsengebühr für 1893 und 5,486.000 Frcs. auf die endgiltige Regelung der Zinsgewährrechnungen vor 1893 mit Ausnahme der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, für die ein besonderer Betrag gefordert ist. Nach dem Voranschlag der Gesellschaften würde der Staat sogar 95,625.000 Frcs. auf Grund der Zinsgewähr vorschiessen müssen, nämlich 23,690.000 Frcs. an die Ostbahn, 15,378.000 Frcs. an die Westbahn, 14,757.000 Frcs. an die Orléansbahn, 17,095.000 Francs an die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (Hauptnetz), 15,470.000 Francs an die Südbahn, 3,222.000 Francs an die Rhone-Mont Cenisbahn, 3,990.000 Frcs. an die Südfrankreichbahn, 1,000.000 Francs an die Wirthschaftlichen Eisenbahnen und 1,025.000 Frcs. an die Departementsbahnen. Die Regierung hielt aber nur 85 pCt. dieser Forderung für nothwendig und kam so zu der Ziffer von 81,281.000 Frcs.

Als Entschädigung an die Orléansbahn für den Nachtheil, welchen ihr der 1883 erfolgte Austausch von Linien im Jahre 1893 bringen wird, sind 2.500.000 Frcs. eingestellt; die endgiltige Abfindung der Orléansbahn kann erst stattfinden, wenn die Rechnung für 1891 vom Rechnungshof geprüft ist. Als Beihilfe an die Departements auf Grund des Localbahn-Gesetzes vom 18. Juli 1865 sind nur noch 30.000 (60.000) Frcs. gefordert; dagegen ist die Zinsengewähr für die Localbahnen auf 2,700.000 (2,500.000) Frcs. und für die Strassenbahnen auf 650.000 (600.000) Frcs. gebracht. Zur Deckung der Betriebsfehlbeträge der vom Staate betriebenen Linien Lagny-Villeneuve le Comte (Erlass vom 6. October 1884) und Vassy-Doulevant le Château (Erlass vom 20. December 1888) sind wie 1893 50.000 Frcs., ferner für die von der Departements-Bahngesellschaft betriebenen Korsischen Bahnen 500.000 Frcs. gefordert. Die Zinsengewähr für die Tunesische Medscherdabahn (Bona-Gelma-Gesellschaft) steigt auf 2,500.000 (2,200.000) Frcs. Für staatlich auszuführende Eisenbahnvorarbeiten und -Bauten sind 10,700.000 (9,944.300) Frcs. eingestellt, welche zur Bauvollendung und Bauabrechnung verschiedener vom Staate ganz oder theilweise gebauter Linien bestimmt sind; von diesen sind einige (z. B. Crest-Aspres les Veynes und Condom-Riscle) den Gesellschaften vor 1883 concessionirt, andere (z. B. die Corsischen Linien) werden für Staatsrechnung betrieben, die meisten aber gehören zum Staatsbahnnetz. Die neu eröffneten Staatsbahnlinien werden übrigens erst von der Bau- auf die

Betriebsrechnung überführt, wenn sie 10 Jahre lang dem Verkehre übergeben sind. Als Zinsengewähr sind ferner an die Paris-Lyon-Mittelmeerhahn auf Grund der von der Kammer am 26. Jänner 1891 angenommenen Tagesordnung 50,807.000 Francs behufs Entlastung der Theilbetriehsrechnungen für die Jahre 1885—1892 eingestellt; diese Summe wird übrigens nicht durch die ordentlichen Einnahmen, sondern durch eine schwebende Schuld aufgebracht werden, weil sie mit einem Male zu schwer auf den Haushalt lasten würde.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Grossbritannien. (Bahnergehnisse.) Der Ausfuhrsverkehr Grossbritanniens hatte im Jahre 1890, der Einfuhrsverkehr jedoch im Jahre 1891 seinen höchsten Stand erreicht, beide zeigen im Jahre 1892 einen nicht unerheblichen Rückgang; letzterer nur deshalb in geringerem Umfange, weil die schlechten Ernten Englands die Einfuhr bedeutender Mengen von Getreide nöthig machten. Die Ein- und Ausfuhrziffern stellen sich für die Jahre 1892—1888 wie folgt:

	Einfuhr	Ausfuhr	Im Ganzen
	£	£	£
1892 . . .	423.892.000	227.060.000	650,952.000
1891 . . .	435,691.000	247,272.000	682,963.000
1890 . . .	420.885.000	263.530.000	684.415.000
1889 . . .	427.211.000	248,091.000	675,302.000
1888 . . .	386.582.000	233.842.000	620,424.000

Die ersten 5 Monate des laufenden Jahres weisen eine weitere Abnahme des Importes um 14,163.000 £ und beim Exporte eine Abnahme von 4,798.000 £ gegen das Jahr 1892 auf. Unter dieser allgemeinen Depression des Verkehres leiden natürlich auch die Einnahmen der Bahnen, welche schon seit einigen Jahren im Rückgange sind, wie aus den folgenden Ziffern hervorgeht:

1. Halbjahr	Von 43 Bahngesellschaften		Von allen 55 Bahnen
	Personenverkehr	Güterverkehr	Gesammtverkehr
	£	£	£
1893 . . .	14,730.000	19,263.000	35,191.000
1892 . . .	14,871.000	20,125.000	36,348.000
1891 . . .	14,434.000	20,400.000	36,405.000
1890 . . .	14,334.000	19,962.000	35,806.000
1889 . . .	13,495.000	19,092.000	34,134.000
1888 . . .	12,791.000	18,229.000	32,517.000
1887 . . .	12,710.000	17,530.000	31,592.000
1886 . . .	12,399 000	17,244.000	30,833.000

[„Railway News."]

Indien. (Verkehrsnachrichten.) Die Berichte der indischen Eisenbahnen weisen auch in der zweiten Hälfte des Jahres 1892 einen Rückgang in den Einnahmen nach, welcher auf die noch fortdauernde Verkehrsdepression zurückzuführen ist. Einen Hauptfactor für die Verminderung der Einnahmen bildete der geringe Weizenexport, welcher theils in Folge schlechterer Ernten im Lande, theils wegen der günstigen amerikanischen Ernten gegen das Vorjahr ausserordentlich abnahm. Die drei indischen Haupthäfen hatten im zweiten Halbjahre 1892 und 1891 folgenden Export in Weizen:

	Zweites Halbjahr		Abnahme	
	1892	1891	im Ganzen	in Percent
Calcutta . . . T.	33.329	107 850	74.521	69
Bombay . . . „	121.915	217.726	95.811	44
Kurrachee . . „	99.508	428.357	328.849	77

Naturgemäss hängen auch die Einnahmen der Bahnen, vorzugsweise von dem Weizentransporte ab, welcher je nach den Jahren ausserordentlich wechselt. Für die Great Indian Peninsula Eisenhahn hedeutet die Abnahme des Weizenexportes des Jahres 1892 einen Entfall von 60.000 £ für das zweite Semester des genannten Jahres. Während die indischen Bahnen in der zweiten Hälfte des Jahres 1891 noch 908.545 t Weizen verfrachteten, reducirte sich dieser Transport in der zweiten Hälfte des Jahres 1892 auf 504.495 t. Ein weiterer Grund für die schlechten Dividenden der indischen Bahnen im Jahre 1892 ist die Entwerthung der Rupie. Von einer Gesellschaft wird heriebtet, dass der Rimessencurs 1 sh 2·59 d gegen 1 sh 3·51 d in der zweiten Hälfte 1891 betrug. Eine andere Bahn berichtet, dass die Reineinnahme des zweiten Halbjahres 1892, welche 610.790 Rp. betrug, nur 36.902 £ ergab; während in der gleichen Vorperiode die Einnahme von 605.014 Rp. einen Betrag von 39.231 £ ergab. Aus dem Berichte der Bombay Baroda und Central India Bahn erhellt, dass blos mit Berücksichtigung des geänderten Wechselcurses die Einnahmen des zweiten Halbjahres 1892 schon um 27.000 £ gegen 1890 und um 21.000 £ gegen 1891 zurückblieben. Die indische Regierung würde bei dem Wechselcurse des Jahres 1890 ca. 48.000 £ an Zuscbüssen für die Bahnen erspart hahen. Im zweiten Halbjahre 1892 wurden von sämmtlichen Bahnen Indiens zusammen 35,542.312 Personen befördert und 4,916.243 t Güter verfrachtet. Dies ist gegen die analoge Periode des Vorjahres eine Vermehrung von 1,792.400 Personen und eine Verminderung von 310.525 t Güter. Die Betriehsresultate der 12 massgehenden Bahngesellschaften Indiens stellten sich in den Jahren 1892—1889 wie folgt:

1892	Einnahmen	Ausgahen im Ganzen	%	Nettoeinnahmen
	£	£		£
1. Halbjahr .	6,182.142	3,048.683	49 3	3,133.459
2. Halbjahr .	8,257.696	3,341.985	40 4	4,915.711
Summa .	14,439.838	6,390.668	44·3	8,049.170
1891	14,750.943	6,469.145	43·9	8,281.798
1890	12,026.386	5,603.109	46·6	6,423.277
1889	11,690.725	5,532.724	47·3	6,158.001

[„Railway News."]

Palästina. (Eisenbahn Jaffa—Jerusalem.) Die im Jahre 1888 von Mr. Navon in Jerusalem auf die Dauer von 71 Jahren erworbene Concession für die Bahnlinie Jaffa—Jerusalem mit gestatteter Fortsetzung nach Damascus und Aleppo wurde im Jahre 1889 von einer französischen Gesellschaft um 1 Million Francs gekauft, und ist auch von dieser Gesellschaft der Bau durchgeführt worden. Der erste Spatenstich erfolgte im März 1890 in Jaffa und war der Bau am 26. September 1892 vollendet, worauf der Betrieb eröffnet wurde. Die mit 1·0 Meter Spurweite ausgeführte, eingeleisige Bahn besitzt 54·5 engl. Meilen (87·7 km) Länge und sind auf derselben nebst den 2 Endstationen noch 5 Zwischenstationen vorhanden. Die Schienen sind helgischen Ursprungs, die Locomotiven und Wagen von amerikanischen Fabriken geliefert. Gegenwärtig verkehrt täglich nur ein Personenzug und ein Güterzug in jeder Richtung; die ganze Fahrtdauer beträgt $2^1/_2$ Stunden. Die Baukosten betrngen $8^1/_2$ Millionen Francs. Die Gesellschaft beabsichtigt nunmehr Zweiglinien von Jaffa oder Ramleh nach Nablons und nach Gaza, via Ascalon, auszuführen; weiters ist geplant, die Linie his zur egyptischen Grenze zum Anschlusse an die Bahnen Egyptens auszudehnen. Nach dem über die Bahn Jaffa—Jerusalem vom britischen Consul Mr. Dixon in Jerusalem erstatteten Berichte dürfte ein erhehlicherer Aufschwung im Verkehre dieser Linien insolange kaum eintreten, als Jaffa nur eine offene Rhede besitzt. Die Kosten der Herstellung eines entsprechenden Hafens daselbst werden vom Consul mit 800.000 £ bewerthet. Im Falle diese Summe nicht aufzubringen sein sollte, müsste die Bahn nach Port Said fortgesetzt werden, welch letzterer der eigentliche Haupthafen nach Palästina ist. [„Railway News."]

Amerika. (Bahnverkehr.) Nach den in der „Railroad Gazette" enthaltenen Mittheilungen gestaltet sich der Bahnverkehr aus dem Westen der Vereinigten Staaten nach Chicago innerhalb des laufenden Jahres sehr günstig. Es sind in den ersten 5 Monaten dieses Jahres in Chicago durch die von Westen einmündenden Bahnen bereits 94.518 Wagenladungen Getreide nnd 111.699 Wagenladungen mit lebendem Vieh eingelangt. Gegenüber der gleichen Periode des Jahres 1892 ist eine Zunahme von 7364 Wagenladungen Getreide und eine Ahnahme von 6196 Wagen mit lebendem Vieh zu verzeichnen. Der Rückgang im Viehtransporte ist in den schwächeren Lieferungen von

Schweinen begründet; derselbe wird aber nahezu durch die Sendungen von eingepöckeltem Fleisch ausgeglichen. Die grössten Transporte aus dem Westen erfolgen durch die Chicago-Burlington-Quincy-Bahn (18.476 Wagen Getreide, 24.051 Wagen Vieh), sodann folgt die Chicago-Milwaukee-St. Paul-Bahn und die Chicago-North-Western-Bahn in der Betheiligung an diesen Verkehren. Von Chicago aus wurden nach dem Osten der Vereinigten Staaten in den ersten 5 Monaten des laufenden Jahres bereits 40.013 Wagenladungen mit lebendem Vieh durch die 8 in dieser Richtung leitenden Bahnen abgesendet. Im Vorjahre wurden in derselben Zeit 43.363 Wagen mit lebendem Vieh von Chicago ostwärts verfrachtet, die bedeutenden Mehrfrachten an Fleisch in Büchsen überwiegen jedoch den Abgang an lebenden Transporten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Marie Valerie" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2644 Tonnen Gehalt ist am 29. Juni nach 62tägiger Fahrt mit 18 Passagieren und 3606 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest angelangt. Derselbe brachte aus Kobe 2500 kg Curiositäten, 175.000 kg Reis, 160 kg Pflanzen; aus Shangai 20.150 kg Felle; aus Hongkong 10.000 kg Quassia, 1800 kg Oelessenz, 7608 kg Ingwer, 6680 kg Thee, 110 kg Curiositäten; aus Singapore 2537 kg Perlmutter, 9236 kg Kaffee, 239.032 kg Pfeffer (hievon 15.225 für Ancona und 10.150 kg für Venedig), 160 kg Curiositäten; aus Penang 800 kg Effecten; aus Colombo 310 kg Thee, 21.822 kg Ginster, 5070 kg Saganholz, 10.150 Kaffee, 5176 kg Cocosnussöl, 6400 kg Zimmt für Ancona; aus Bombay 1,375.475 kg Baumwolle (hievon 138.750 kg für Venedig), 408.537 kg Ricinusölsamen für Venedig, 113.680 kg Leinsamen (hievon 62.930 kg für Venedig), 16.290 kg Ginster für Venedig, 10.150 kg Ricinusöl, 2030 kg Wolfsmilch, 274.050 kg Mirabolamen, 203.000 kg Rübensamen, 414.120 kg Sesamsamen; aus Aden 35.119 kg Perlmutter, 3145 kg Kaffee, 500 kg Gummi, 300 kg Felle; aus Suez 300 kg historische Gegenstände, 18.342 kg Gummi; aus Port-Said 341 kg Cigarren, 2067 kg Effecten, 203.485 kg Tabak für Fiume. Der Gesammtwerth der eingeführten Waaren betrug 1,753.108 fl. ö. W.

Fiumaner Hafen. (Verkehr im Betriebsjahre 1892.) Dem officiellen statistischen Ausweise über den Waarenverkehr des Fiumaner Seehafens im Betriebsjahre 1892 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 85 ex 1892) zufolge betrug die gesammte Güterbewegung im Fiumaner Hafen

	Metercentner
auf dem Landwege im Ganzen	3,827.200
und gegen das Jahr 1891 weniger	1,104.781

	Metercentner	im Werthe von Gulden
auf dem Seewege . . . . Totale	7,255.555	92,745.110
davon entfallen auf den Export . .	4,180.812	51,195.222
„ „ „ „ Import . .	3,074.743	41,549.788

und ergeben sich somit folgende Schwankungen im Vergleich zu dem unmittelbar vorhergegangenen Jahre 1891, nämlich:

	Metercentner	im Werthe von Gulden
beim Export	— 1,684.889	— 7,817.457
„ Import	+ 295.454	+ 7,266.228
Zusammen	— 1,389.435	— 551.229

Grössere Differenzen im Geldwerthe bei der Ausfuhr nach fremden Ländern fanden statt:

bei Nordamerika	um	+ 1,181.722
„ Brasilien	„	— 392.676
„ Grossbritannien	„	— 994.371
„ Belgien	„	— 402.910
„ Frankreich	„	— 8,164.960
„ Italien	„	+ 2,934.682
„ Spanien	„	— 724.597
„ der Türkei	„	— 672.211
„ Egypten	„	— 332.162
„ Deutschland	„	+ 47.636
„ Griechenland	„	— 322.595
„ Holland	„	— 544.384

Die Seeausfuhr, welche zum grössten Theile durch die Seeschiffahrts-Gesellschaft „Adria" theils directe durch deren eigene Flotte, theils durch ihre Vermittlung bewerkstelligt wurde, umfasste in den hauptsächlichsten Massenartikeln nach fremden Ländern folgende Quantitäten, und zwar:

	Metercentner	
Zucker, Totale	172.324	+ 14.310
davon nach Italien	108.529	+ 62.869
„ „ England	27.583	+ 12.090
„ „ Nordamerika	15.315	— 31.008
	Hektoliter	
Sprit, Totale	22.134	+ 1.934
davon nach der Türkei	17.245	+ 10.385

Der Spritexport nach Spanien, welcher im Vorjahre 11.125 Hektoliter betragen hatte, fiel dagegen aus.

	Metercentner	
Pflaumen, Totale	55.320	+ 39.797
davon nach Nordamerika	47.856	+ 34.904
Mineralwässer	17.660	+ 8.500
Tannin-Extract	84.393	+ 10.479
Cellulose	21.674	+ 9.149
Gerste	191.591	— 37.420
Weizen	52.803	— 157.649
Mais	252.816	+ 153.400
Mehl	680.741	— 133.785
Fisolen	215.235	+ 20.925
Fassdauben, eichene	33,200.000 Stück	— 27,260.000

Der Hauptausfall im See-Export Fiumes liegt sonach in den namhaft reducirten Verfrachtungsmengen an Cerealien und Mehl, sowie an Fassdauben.

Die Seeeinfuhr betrug bei den Hauptmassenartikeln:

		Metercentner	gegen 1891
Kaffee	Gesammteinfuhr	19.875	+ 6.265
Agrumen	„	10.274	+ 4.332
Oele, vegetab.	„	11.955	— 2.055
Vallonea	„	8.664	— 5.639
Kolophonium	„	18.007	+ 12.133
Wein, Gesammteinfuhr (Hektoliter)		638.280	+ 305.493
Reis, roh		360.166	— 17.016
Rohpetroleum		653.910	+ 4.234
Jute, roh		67.125	— 25.958
Baumwollgewebe		12.987	+ 6.174

Die durch das Agrumen- und Weingeschäft gesteigerten Handels- und Verkehrsbeziehungen mit Italien liefern auch die Möglichkeit des stärkeren Vertriebes an ungarischen Producten (als: Cerealien, Mahlproducte, Zucker, Mercantilholz etc.) dorthin, so dass ein ansehnlicher gegenseitiger Güteraustausch eingeleitet ist, der noch einer weiteren namhaften Entwicklung zuschreitet.

Was die Seetransportmittel anbelangt, so ist die Zahl der Fiume zugehörigen und dessen Verkehr regelmässig bedienenden Dampfer und Segelschiffe in stetiger Aufnahme begriffen. Die Ausdehnung der Küstenschiffahrt durch einheimische und fremde Rhederei-Unternehmungen, welche eine reichliche Alimentation in der Bedienung des Fiumaner Verkehrs finden, die neukreiirten kürzeren und längeren Dampferlinien der „Adria" haben auf die Entfaltung des Güteraustausches nachdrücklichst eingewirkt und günstige Grundlagen für die diesfällige weitere Ausdehnung der Handelsverhindungen geschaffen.

— (Contumacirung eines Dampfers.) Der Dampfer „A. F. Cosulich" ist am 24. Juli mit 1105 Registertonnen und einer 19 Mann zählenden Schiffsequipage aus Marseille mit der Bestimmung für den Fiumaner Hafen eingetroffen, wurde jedoch, da der Hafen von Marseille als choleraverdächtig erklärt ist, auf Anordnung der kgl. ungar. Seebehörde nach Martinizza in Quarantaine gebracht und wird bis zum Zeitpunkte des Einlangens ministerieller Verfügungen unter strenger staatsbehördlicher Ueberwachung dort contumacirt verbleiben.

Deutsches Reich. (Doppelschrauben-Dampfer.) Die „Hamburger Börsenhalle" enthält hierüber einen Artikel, dessen fachkundige Ausführungen den fraglichen Gegenstand erschöpfend behandeln. Das genannte Blatt schreibt: „In dem Jahresherichte des Norddeutschen Lloyd zu Bremen befindet sich am Schlusse folgender Satz: „Wie Ihnen bekannt ist, hat die Geschäftsleitung bis zu diesem Augenblicke daran festgehalten, für den transatlantischen Schnelldampfer-Dienst noch nicht zum Baue von Doppelschrauben-Dampfern zu übergehen, und zwar geleitet von der Erwägung, dass das System der Einschrauben-Dampfer, dem der Norddeutsche Lloyd in seinem 32jährigen Betriebe den Ruf denkbar grösster Sicherheit verdankt, nicht verlassen werden dürfe, solange nicht das System der Doppelschrauben in seiner Anwendung durch die Erfahrung sich unbedingt bewährt habe, was bisher nicht immer der Fall

gewesen ist.“ — Wir können dem Inhalte dieses Satzes nicht beipflichten, sondern sind im Gegentheile der Meinung, dass sich die Doppelschraube bei Schnelldampfern nicht nur in Deutschland, sondern auch in England bestens bewährt habe, was ja auch schon dadurch bestätigt wird, dass der neue englische Riesendampfer „Campania“ ebenfalls mit zwei Schrauben ausgerüstet ist, während die noch im Baue befindliche „Lucania“, das Schwesterschiff der „Campania“, ebenfalls als Doppelschrauben-Dampfer construirt wird. Weshalb sich Doppelschrauben nicht immer bewährt haben sollen, wird in dem gedachten Berichte nicht gesagt. Dagegen wird am Schlusse erwähnt, dass die Sicherheitsvorrichtungen sich bei dem Schraubenwellenbruch, von welchem der gesellschaftliche Dampfer „Spree“ betroffen wurde, bestens bewährt haben. Hiemit sind aber doch wohl nur die Vorrichtungen gemeint, durch welche ein Sinken der „Spree“ verhindert worden ist; denn wenn dieser Dampfer ein Doppelschrauber gewesen wäre, so würde er — da nicht anzunehmen ist, dass beide Schraubenwellen zugleich brechen — im Stande gewesen sein, mit der einen intacten Schraube die Reise fortzusetzen und zu vollenden. Ausserdem würde aber bei dem Ausschiessen des gebrochenen Schaftes nicht das ganze Hinterschiff voll Wasser gelaufen sein, sondern nur die Hälfte der hinteren Räume, wodurch ein grosser Tbeil der Ladung unbeschädigt geblieben wäre. Der Umstand allein, dass ein Doppelschrauben-Dampfer erst dann hilflos ist, wenn er — was denn doch sehr selten vorkommen wird — beide Schrauben verloren hat, dürfte hinreichen, um das Doppelschrauben-System, namentlich für grosse Passagierdampfer, als das zweckmässigere zu erweisen. Es wäre sogar eine ganz richtige Massregel, wenn in Zukunft gesetzlich vorgeschrieben würde, dass alle für die Ocean-Passagierfahrt erbauten Dampfer ausschliesslich mit Doppelschrauben zu versehen seien. Ganz besonders dürfte auch zu Gunsten solcher Dampfer ins Gewicht fallen, dass die Schiffskörper weniger durch das Arbeiten der Maschine angegriffen werden, als dies bei den Einschrauben-Dampfern der Fall ist, weil sich auf den ersteren die Wirkungen der betragenden Kraft mehr vertheilen und hiedurch Erschütterungen des Schiffes mehr vermieden werden.“

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Gebühr für die Bescheinigung des Empfanges einer Sendung Seitens der Eisenbahn.) Ein Handelshaus hat dem Centralamte für den internationalen Eisenbahn-Transport in Bern mitgetheilt, dass in Deutschland von den Eisenbahnen beabsichtigt werde, für jede Bescheinigung des Empfanges einer Sendung, gleichviel, ob dieselbe mittelst Abstempelung eines Frachtbrief-Duplicates oder einer sonstigen zulässigen Uebergabsbescheinigung erfolgt, eine Gebühr von 10 Pfennig einzuheben; es hat dabei die Ansicht ausgesprochen, dass die Bestimmung in Art. 11, Abs. 2, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr der Ausführung der beabsichtigten Massregel entgegenstehe, und eine Aeusserung hierüber vom Centralamte erbeten. Dieses hat geantwortet, dass die Tariffrage von den Verhandlungen in den Conferenzen über das internationale Uebereinkommen ferngehalten und in dem dem letzteren angefügten Protokolle III ausdrücklich gesagt sei, dass durch das Uebereinkommen das Verhältniss der Eisenbahnen zu dem Staate, welchem sie angehören, in keiner Weise geändert wird, und dass insbesondere durch das Uebereinkommen die in jedem Staate in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt werde. Art. 11 des Uebereinkommens bestimme allerdings, dass ausser den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen nur die auf dem Transporte haftenden baaren Auslagen und Kosten erhoben werden dürfen. Es sei aber eine Frage des internen Eisenbahnrechtes, welche Gebühren in den Tarifen vorgesehen werden sollen.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“, 1893, Nr. 6.]

Prag-Duxer Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 15. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Carl L. Ritter von Klaudy und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereiratbes Alois Hofman, die 21. Generalversammlung der Actionäre der Prag-Duxer Eisenbahn abgehalten. Nach längerer Debatte wurde der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluss pro 1892 genehmigt und über Antrag des Verwaltungsrathes beschlossen, von dem sich ergebenden Ueberschusse von 319.112 fl. 20 kr. und Heranziehung von Reserven im Betrage von 111.747 fl. 80 kr. für die 4percent. Verzinsung der Prioritätsactien zusammen 199.860 fl., sohin für eine Dividende von 4 fl. per Stammactie zusammen 216.000 fl. zu verwenden und die restlichen 15.000 fl. dem Verwaltungsrathe als Vergütung zuzuerkennen. Schliesslich wurden die ausscheidenden Mitglieder Max Arnhold und Theodor Freiherr von Dreifus in den Verwaltungsrath wiedergewählt und in den Revisionsausschuss als Mitglieder Julius Hezner, Dr. Samuel Pokorný und Dr. Carl Marek und als Ersatzmänner Dr. Miroslav Krajnik, Hugo Marcus und Dr. Wenzel Ritter von Bělsky gewählt.

Erleichterungen im Verkehre im Triester Lagerhause. Die Börsedeputation in Triest hat das Ansuchen gestellt, im Interesse der Lagerhaus-Manipulationen im neuen Triester Hafen auf die Verwaltung der k. k. Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft Einfluss zu nehmen, dass entweder die Arbeitsstunden in der bahnämtlichen Güterexpedition verlängert oder zumindest die von der Lagerhausverwaltung noch in den späten Nachmittagsstunden beladenen plombirten Wagen ohne Zollbegleitdocumente auf Grund einer blossen Consignation und eines Verladescheines der Lagerhausverwaltung zur Beförderung angenommen werden mögen. Diesbezüglich hat nun die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen mit der Südbahn-Gesellschaft vereinbart, dass, nachdem eine Uebernahme der Wagen ohne Zoll- und sonstige Begleitpapiere unstatthaft erscheint, im Sinne des § 6 der Dienstordnung vollkommen laufähige, also mit den erforderlichen Zoll- und Babndocumenten versehene Wagen, interimistisch bis 7 Uhr Abends mit der Beschränkung übernommen werden sollen, dass dieselben, weil nach den officiellen Amtsstunden aufgegeben, rechtlich erst vom nächstfolgenden Tage an als bahnämtlich aufgenommen zu gelten haben. Dieses Zugeständniss, welches für die Bahnanstalten eine verschärfte Bewachung der ganzen Bahnhofsanlagen durch Aufstellung einer entsprechenden Anzabl von Nachtwächtern, somit eine nicht unbedeutende Mehrauslage bedingt, wurde Seitens der Babnen in der Voraussetzung gemacht, dass die Parteien selbst im Interesse der rascheren Abtransportirung für die thunlicbst recbtzeitige Uebergabe der Wagen Sorge tragen werden. [H.-M.-Z. 14.790.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecken der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg: Marienburg—Miswalde—Maldeuten (55·49 km) und Elbing—Miswalde—Osterode (75·93 km), welche am 1. September dem öffentlichen Verkehre übergeben werdeu sollen, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCIX. Stückes.) Das am 25. Juli herausgegebene XCIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2283: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 16. Juli 1893, Z. 24.227, betreffend die Bestimmung der Station Wsetin der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen.

— (Inhalt des C. Stückes.) Das am 27. Juli herausgegebene C. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2284: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 24. Juli 1893, Z. 93.670, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate Syrmien in Croatien-Slavonien nach Böhmen.

— (Inhalt des CI. Stückes.) Das am 29. Juli herausgegebene CI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2285: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 24. Juli 1893, Z. 19.547/II, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ausfubr von Rinder aus dem politischen Bezirk Freistadt nacb Deutschland.

Nr. 2286: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 20. Juli 1893, Z. 18.293, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Croatien-Slavonien nach bezw. durch Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2287: Kundmachnng der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 21. Juli 1893, Z. 18.381, betreffend die Sperre der politischen Bezirke Bregenz, Feldkirch und Bludenz für die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren unter Gestattung der Einfuhr von Schlacht- und Stecbvieh mittelst Eisenbahn nach den Stationen Bludenz, Feldkirch und Bregenz.

Nr. 2288: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 20. Juli 1893, Z. 25.278, betreffend die Bestimmung der Station Türnau der Linie Prossnitz—Triebitz der Mähr. Westbahn als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Futterartikel-Transporte im Donau-umschlags-Verkehr.

Nachdem die kgl. Bayerischen Staatsbahnen beabsichtigen, die bisher für Futter- und Streuartikel nach bayerischen Consumplätzen im Rückvergütungswege gewährte Frachtermässigung unter gewissen Vorbedingungen ab 1. August l. J. im Kartirungswege anwenden zu lassen, weiters mit Giltigkeit von diesem Tage sowohl im Binnenverkehre der kgl. Bayerischen Staatsbahnen, als auch im Wechsel- und Durchgangsverkehre mit den übrigen Deutschen Eisenbahnen ohne Beschränkung auf bestimmte Verkehrsrichtungen für zu Streu- und Futterzwecken bestimmte Gegenstände ermässigte Tarife einzuführen, werden auch in jenen Fällen, als zur Erlangung der billigen Bahnfracht ab den Schiffsumschlagsplätzen die gebrochene Kartirung (locale Abfertigung von Passau) erforderlich ist, die in den Getreide-Ausnahmetarifen Nr. I vom 1. October 1891 und Nr. II vom 15. Juli 1892 rücksichtlich der Schiffsstrecke bis Passau enthaltenen Schnittfrachten für die in den beiden genannten Tarifen aufgenommenen Futterstoffe (Mais, Moharsamen, Futtermehl) im Kartirungswege Anwendung finden.

Der bisher von den Ausnahmetarifen Nr. I und II ausgeschlossene Artikel Kleie geniesst bei Umschlag in Passau die gleiche Wasserfracht wie Getreide und Mahlproducte.

Im Verkehre nach jenen süddeutschen Stationen, welche im Getreide-Ausnahmetarife Nr. II nicht aufgenommen erscheinen, sowie im Verkehre nach Norddeutschland werden als Schiffsfrachten bis Passau die in den Kartirungssätzen für Getreide etc. — giltig vom Schiffahrtsbeginne 1893 — sub b nach Regensburg transit (für über Bayern hinaus gelegene Bestimmungen) enthaltenen Frachtsätze mit einer Kürzung von zwanzig Pfennig per 100 Kilogramm im Kartirungswege berechnet.

Diese Concessionen gelten ab 1. August l. J. bis auf Weiteres, längstens bis Schiffahrtsschluss 1893.

Wien, am 31. Juli 1893. [632]

Sonstige Nachrichten.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Schlafwagenverkehr Wien—Carlsbad.) Vom 1. August angefangen werden bei den zwischen Wien K.F.J.B. und Carlsbad via Eger verkehrenden Nachtschnellzügen (Wien K.F.J.B. ab 10 Uhr 20 Min. Abends. Carlsbad an 9 Uhr 28 Min. Früh. bezw. Carlsbad ab 8 Uhr 1 Min. Abends, Wien an 7 Uhr 25 Min. Früh) an Stelle der bisher nach Franzensbad coursirenden Schlafwagen nunmehr Schlafwagen von Wien nach Carlsbad und zurück in Verkehr kommen. Die Zuschlagstaxen Wien—Carlsbad oder zurück betragen für die I. Classe 5 fl. 40 kr., für die II. Classe 4 fl. 20 kr. Diese Schlafwagen können auch fernerhin von den nach Franzensbad Reisenden bis nach der unmittelbar vor Franzensbad gelegenen Station Eger mit Vortheil benützt werden. Im directen Wagenverkehr I. und II. Classe von Wien nach Franzensbad und Carlsbad tritt keine Aenderung ein.

Steinkohlen- und Coaksverkehr aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier. (Einführung eines Nachtrages.) Zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Berlin nach Stationen der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen u. s. w. vom 1. November 1892 wird der Nachtrag I, giltig vom 1. September 1893, herausgegeben. Derselbe enthält u. A. ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Hieflau und Zeltweg der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, die bereits seit 10. Juni 1893 giltigen neuen Frachtsätze nach Station Mariaschein der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, ferner eine Bestimmung, nach welcher für Steinkohlen und Steinkohlenbriquettes die Frachtsätze des Tarifes vom 1. October 1893 ab nur noch unter der Bedingung der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht, bezw. soweit ein solches an den Wagen nicht angegeben ist, nach der Tragfähigkeit des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen, Anwendung finden.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Nachtrag II zum Ausnahmetarif für Torfstreu etc.) Am 1. August 1893 trat zum Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie für bestimmte Futtermittel der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält ausser den seit der Herausgabe des Nachtrages I bereits eingeführten Aenderungen und Ergänzungen

1. den Beitritt der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen vom 1. August 1893 ab;
2. die Giltigkeit des Ausnahmetarifes im Verkehre mit dem Deutsch-Nordischen Lloyd auch über den 20. August 1893 hinaus;
3. die Anwendung der auf den kgl. Preussischen Staatseisenbahnen eingeführten Bestimmung, betreffend die Beförderung von Heu und Stroh in zwei offenen Wagen an Stelle eines offenen Wagens auch im Verkehre der kgl. Preuss. Staatseisenbahnen mit den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Main-Neckarbahn.

Im Verkehre mit der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn ist der Ausnahmetarif nicht, wie in der Bekanntmachung vom 22. Juli 1893 angegeben, schon am 15. Juli, sondern erst vom 25. Juli 1893 ab anzuwenden.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif für Torfstreu etc.) Der am 1. Juli 1893 im directen Verkehre zwischen den Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu, Torfmull und Futtermittel gilt mit den inzwischen erfolgten Ergänzungen und unter Aufnahme des Artikels „Holzsägespäne (Holzsägemehl) unverpackt“ in Abschnitt 1 (Torfstreu etc.) vom 1. August 1893 ab auch im Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr. Für die Bayerischen Vicinal- und Localbahnstrecken werden Zuschläge nicht berechnet.

Norddeutsch-Sächsischer, Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer und Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. (Ausnahmetarif für Torfstreu etc.) Der am 1. Juli eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie Futtermittel gilt vom 1. August an auch im Verkehre zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Stationen der grossherzogl. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Mecklenburgischen Südbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Dahme-Uckrower Eisenbahn und der Eisenberg-Crossener Eisenbahn andererseits, und zwar unter Einrechnung der für letztere beiden Eisenbahnen in den Tarifen ausgeworfenen Entfernungszuschläge.

Im Verkehre mit der Eisenberg-Crossener Eisenbahn gilt der Ausnahmetarif jedoch nur bis 31. August.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Ergänzung des Ausnahmetarifes 4.) Am 1. August trat für die Entfernung Simbach—Zwickau ein Frachtsatz des Ausnahmetarifes 4 (Stammholz) von 1·31 Mk. für 100 kg in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1554	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art (mit Ausnahme von sperrigen Gütern)	Stein Verladestelle Stein Station oder vice versa	Laibach St.B. loco	Bei Aufgabe in jedem Gewichte (Gewichte unter Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	kr I. Cl. 25 II. Cl. 21 I. Cl. 21 II. Cl. 17	kr.	13	kr. 12 8 8 4	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen in Laibach St. B. per Achse zu-, bezw. abgeführt werden
			Cement und Caolinerde	Stein Verladestelle	Laibach St.B. loco	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Wagen			a) 17 b) 11	10 8		7 3			
				Stein Station					a) 16 b) 10	10 8		6 2			
				Stein Verladestelle	Laibach St.B.	Bei Aufgabe in jedem Gewichte. Die Sendungen müssen nach nördlich Laibach in der Richtung via Zwischenwässern gelegenen Stationen der k. k. Staatsbahnen oder darüber hinaus bestimmt sein			21	17		4			
				Stein Verladestelle	Laibach S.B. transit	Bei Aufgabe a) in jedem Gewichte b) von mindest. 5000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht. Die Sendungen müssen nach in der Richtung von Laibach Südbahnhof südlich gelegenen Stationen bestimmt sein			a) 21 b) 17	15 15		6 2			
				Stein Station					a) 17 b) 16	15 15		2 1			
			Kohlen, mineralische	Stein Verladestelle	Laibach S.B. transit	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen über Laibach S.B. eintreten			12	11		1			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1555	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Schwefel	von und nach allen Stationen der k. k. Istrianer Staatsbahnen		Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Verschiedn	50% Nachlass von den bezüglichen normalen Frachtsätzen	Verschieden	Im Kartirungswege		
	Der Absender muss ein von der k. k. Ackerbau-Gesellschaft in Triest oder von dem Landesculturrathe für Istrien in Parenzo ausgestelltes Certificat (Begleitschein) über die Verwendung des Schwefels zur Bekämpfung der Peronospora viticola und Peronospora infestans beibringen.													
1556	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Ausstellungs-Gegenstände für die Tiroler Landesausstellung in Innsbruck	I n n s b r u c k	den Stationen des Böhmisch-Tiroler Eisenbahn-Verbandes	Unter Anfrechthaltung der im Oesterr.-Ungar. Tarif Theil I. giltig vom 1. Jänner 1893, sub C, Absatz VI enthaltenen Bedingungen	Bis auf Weiteres, längst. bis 4. November 1893	Tarif für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahn-Verband, giltig vom 1. Juni 1892	V e r s c h i e d e n	Gebührenfreier Rücktransport der unverkauft gebliebenen Ausstellungs-Gegenstände	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege	Die Rückbeförderung der unveräussert gebliebenen Ausstellungs-Gegenstände ab Innsbruck nach den Stationen des Böhm.-Tiroler Eisenbahn-Verbandes hat über dieselbe Route zu erfolgen, über welche der Transport zur Ausstellung bewerkstelligt wurde		
1557	**Böhmischen Commercial-bahnen**		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Nimburg St.E.G. — Rožďalovic	oder vice versa	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung für das factisch verladene Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der für den Ausnahmetarif 2 (Holz etc.) giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	16 kr.	13 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege			
1558	**Böhmischen Commercial-bahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Steine der Classen II—A—B u. C	Trebovětic oder Sadova-Dohalic — Olmütz (St.E.G.) Brünn (St.E.G.; K.F.N.B. oder Oe.N.W.B.) Wr.-Neustadt	resp. vice versa	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Verschieden	52·7 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege			
1559	**Südbahn-Gesellschaft**		a) Locomotiven und Tender, auf eigenen Rädern laufend, sowie b) deren Bestandtheile und Materialien	Steinamanger — Wr.-Neustadt	resp. vice versa	Sendungen müssen von Organen der kgl. Ungar. Staats-Eisenbahnen zur Aufgabe gelangen oder an dieselben adressirt sein. ad a) Frachtzahlung für das Effectivgewicht ad b) Frachtzahlung für mind. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	32 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege	Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender speciellen Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass von bestehenden Frachtsätze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1560	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Holubitz transit (von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Austerlitz	Für das in der Zeit der Giltigkeit dieses Zugeständnisses 1200 Tonnen übersteigende Quantum und bei Aufgabe in vollen Wagenladungen	Bis Ende Juli 1894	Localtarif	6·9 Kreuzer	5·6 Kreuzer	1·3 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende October 1894	Die Transporte müssen mit directen, von der Aufgabsstation nach Austerlitz lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden. Für Robzuckertransporte bis zu einem Quantum von 1200 Tonnen hat dieses Zugeständniss keine Giltigkeit
1561	Mährisch-schlesischen Centralbahn		1. Baumaterialien: Ziegel, Cement etc. 2. Eisenbestandtheile: Träger, Säulen, Tranemissionen und ähnliche Fabrikseinrichtungs-Gegenstände 3. Maschinenbestandtheile, Kessel etc.	Troppau und Olmütz loco und transit	Freudenthal	Die Sendungen müssen zum Bau und zur Ausrüstung der neuen Fabriksanlagen der Firma „Johann Plischke & Söhne“ für den Betrieb einer mechanischen Weberei bestimmt sein und diese Firma auf den Frachtbriefen als Empfänger erscheinen	Vom 1. August bis längstens Ende December 1893	Localtarif		50% Nachlass von den normalen Frachtsätzen des vom 1. Jänner 1889 giltigen Localtarifes der M.S.C.B. bei Fixirung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. ö. W. pro 100 kg und 1 km und eines Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis 28. Februar 1894 einzureichen sind	

Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Hydraulischen Kalk- und Portland-Cement-Fabrik

zu **Perlmoos** (vorm. **Angelo Saullich**) in Wien.

1862 London, Preis-Medaille. — 1863 Grosse goldene Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1867 Paris, Erste grosse silberne Medaille. — 1873 Wien, Fortschritts- und Verdienst-Medaille. — 1880 Wien, Grosse gold. Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1882 Triest, Ehrendiplom und grosse goldene Medaille.

Preisgekrönten Perlmooser

PORTLAND-CEMENT

und echt **Kufsteiner Roman-Cement**

liefern wir in vorzüglichster, gleichmässiger Qualität, entsprechend den vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine in Wien ausgearbeiteten und angenommenen Normen für einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland- und Roman-Cement.

Erzeugungsfähigkeit der sämmtlichen gesellschaftlichen Werke **zweieinhalb Millionen Centner.** (313)

Wir bitten geneigte Aufträge zu richten an:

Direction u. Niederlage Wien, IV., Wiedstr. 3.
Johann Gruber in Budapest, für die gleichnamige Stadt.
Schmidt, Müller & Co. in Prag, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
C. Bergmann in Linz, für Oberösterreich.
Hoerner & Honsell in Triest, Dépôt für das Küstenland, Triest und Fiume.
Ludwig Haagner in Graz, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
J. W. Rothauer in Klagenfurt, f. Kärnten.
Max Wöss, A. Saullich's Nchf., Salzburg, für die gleichnamige Stadt und Krouland.
Gerstmann & Lindner in Brünn, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 90. Wien, 5. August 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate Juni 1893 und Vergleich der Einnahmen im ersten Semester 1893 mit jenen der gleichen Periode 1892. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 22. Juli 1893, Z. 35.377, an die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend den Umtausch altartiger Frachtbriefe gegen Blanquette der Emission 1893.

Die geehrte Verwaltung wird auf die in dem am 21. Juli d. J. ausgegebenen XXXV. Stücke des Reichsgesetzblattes unter Nr. 116 erschienene Verordnung vom 4. Juli d. J., betreffend den Umtausch der mit der Verordnung vom 1. April 1884 (R.-G.-Bl. Nr. 41) in Verschleiss gesetzten gestempelten Eisenbahn-Frachtbrief-Blanquette gegen Frachtbrief-Blanquette der Emission 1893, mit dem Beifügen aufmerksam gemacht, dass die bis zum 30. Juni d. J. unverwendet gebliebenen altartigen Frachtbriefe bis Ende September 1893 bei den hiezu berufenen Verschleissämtern, und zwar, sofern diese Blanquette keinerlei Eintragungen enthalten, unentgeltlich gegen neue Frachtbrief-Blanquette der Emission 1893 umgetauscht werden.

Ebenso können innerhalb derselben Frist auch jene altartigen Frachtbrief-Blanquette, welche mit Hand- oder Druckschrift hergestellte Eintragungen enthalten, von denen aber ein eisenbahnämtlicher Gebrauch nicht gemacht wurde, jedoch nur unter Beobachtung der diesfalls bestehenden Vorsichten und Vergütung der Blanquettgebühr von $^1/_2$ Kreuzer gegen neue Frachtbrief-Blanquette der Emission 1893 umgetauscht werden.

Nach dem 30. September 1893 findet eine Auswechslung der bezeichneten altartigen Frachtbrief-Blanquette nicht statt.

Wien, am 22. Juli 1893.

Für den k. k. Handelsminister:
Wrba m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 23. Juli 1893, Z. 13.764/II, an die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen, betreffend die Ueberwachung alleinreisender Kinder durch die Conducteure.

Aus Anlass des Falles, dass ein in einer Station durch einen Conducteur in den Zugsabort überwiesenes sechsjähriges Kind in Folge Nichtabsperrens der stirnseitigen Wagenthüre während der Fahrt auf das Stehplateau gelangte und vom Zuge abstürzte, wird die geehrte Verwaltung aufgefordert, den Conducteuren der personenführenden Züge aufzutragen, insbesonders Kinder, wenn dieselben auch nur streckenweise allein fahren, sorgfältig zu überwachen, resp. die Vorschriften, betreffend das Absperren der Wagenthüren und die Hintanhaltung des Betretens der Wagenplateaux, auf das Genaueste zu handhaben.

Ueber das Verfügte wird Bericht gewärtigt.

Wien, am 23. Juli 1893.

Lilienau m. p.

Eisenbahnverkehr im Monate Juni 1893

und Vergleich der Einnahmen im ersten Semester 1893 mit jenen der gleichen Periode 1892.

Im Monate Juni 1893 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 2. Juni die 25·712 km lange Fortsetzungsstrecke Schrambach—Kernhof der k. k. Staatsbahnlinie Scheibmühl—Schrambach;

am 20. Juni die 22 km lange Theilstrecke Sanct Lorenz—Strobl der Salzkammergut-Localbahn-Gesellschaft.

Im Monate Juni 1893 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 12,208.596 Personen und 7,730.741 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 25,230.610 fl. erzielt, das ist per Kilometer 900 fl. — Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 12,904.992 Personen und 7,278.624 t Güter, 25,035.099 fl., oder per Kilometer 902 fl., daher resultirt für den Monat Juni 1893 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0·2 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im ersten Semester 1893 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 146,930.039 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 139,561.602 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im ersten Semester des laufenden Jahres 28.008 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 27.732 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1893 auf 5246 fl., gegen 5033 fl. im Vorjahre, das ist um 213 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1893 auf 10.492 fl., gegen 10.006 fl. im Vorjahre, das ist um 426 fl., mithin um 4·2 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten sechs Monate 1893 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1893 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	80.336
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	55.662
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	30.096
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	27.692
5.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	23.444
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	22.124
7.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	20.694
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	19.024
9.	Leoben-Vordernberger Bahn	17.882
10.	Böhmische Westbahn	17.604
11.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.242
12.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	16.168
13.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	15.904
14.	Localbahn Swolenowes-Smečna	15.606
15.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	14.920
16.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	13.986
17.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.672
18.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	13.372
19.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.628
20.	Böhmische Nordbahn	11.836
21.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.280
22.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	10.930
23.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	10.176
24.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	9.736
25.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	9.658
26.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	9.480
27.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	9.316
28.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	9.264
29.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	9.082
30.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8.678
31.	Bozen-Meraner Bahn	8.152
32.	Localbahn Dolina-Wygoda	7.720
33.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	7.292
34.	Eisenbahn Wien-Aspang	7.268
35.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	7.080
36.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	7.056
37.	Neutitscheiner Localbahn	7.022
38.	Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	7.018
39.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.998
40.	Kuttenberger Localbahn	6.994
41.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	6.892
42.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.698
43.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	6.390
44.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	6.370
45.	Mährisch-schlesische Centralbahn	6.344
46.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	5.718
47.	Gölnitzthalbahn	5.162
48.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	4.884
49.	Localbahn Innsbruck-Hall (Dampftramway)	4.726
50.	Budapester Localbahnen	4.550
51.	Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	4.410
52.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.556
53.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.498
54.	Poprádthalbahn	3.442
55.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.436
56.	Localbahn Petroszény-Lupény	3.406
57.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.188
58.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.182
59.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.172
60.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	3.170
61.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.)	3.166
62.	Kremsthalbahn	3.142
63.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	3.126
64.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.104
65.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.994
66.	Localbahn Cilli-Wöllan	2.946
67.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb.	2.906
68.	Localbahn Laibach-Stein	2.666
69.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	2.644
70.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	2.552
71.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.498
72.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.496
73.	Localbahn Wels (Haiding)-Aschach a/D.	2.480
74.	Torontaler Localbahnen	2.362
75.	Mühlkreisbahn	2.332
76.	Számosthalbahn	2.306
77.	Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	2.316
78.	Zagorianer Bahn	2.304
79.	Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	2.304

80.	Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	2.288
81.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	2.266
82.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.192
83.	Háromszéker Localbahnen	2.160
84.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	2.152
85.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.122
86.	Böhmische Commercialbahnen	2.098
87.	Kolomeaer Localbahnen	2.018
88.	Steyrthalbahn	2 014
89.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	1.994
90.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	1.932
91.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1.916
92.	Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	1.912
93.	Löcsethalbahn	1.890
94.	Mährische Westbahn	1.858
95.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.844
96.	Localbahn Asch-Rossbach	1.836
97.	Bihárer Vicinalbahnen	1.788
98.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.698
99.	Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.692
100.	Hermannstadt-Feleker Eisenbahn	1.680
101.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.672
102.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.618
103.	Felek-Fogaroser Localbahn	1.530
104.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	1.512
105.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza)	1.506
106.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.462
107.	Localbahn Kaschau-Torna	1.450
108.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.402
109.	Székler Eisenbahn	1.378
110.	Szilágysager Eisenbahn	1.326
111.	Terret-Kowácznaer Localbahn	1.310
112.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.226
113.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.164
114.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar	1.124
115.	Matraer Vicinalbahnen	1.120
116.	Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1.048
117.	Békéser Comitatsbahnen	992
118.	Steiermärkische Landesbahnen	986
119.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	984
120.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	962
121.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	944
122.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	924
123.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	748
124.	Taraczthalbahn	718
125.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	684
126.	Localbahn Warasdin-Golubovec	454

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im ersten Semester 1893 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	85·4
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	68·7
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	45·8
Localbahn Ruma-Vrdnik	43·8
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	39·7
Localbahn Warasdin-Golubovec	38·4
Localbahn Dolina-Wygoda	31·7
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	30·9
Localbahn Wels (Haiding)-Aschach a. d. Donau	27·6
Kolomeaer Localbahnen	27·2
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	24·4
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	24·4
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	23·9
Bihárer Vicinalbahnen	21·3
Mährische Westbahn	20·5
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	18·3
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	17·8
Székler Eisenbahn	17·2
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	16·6
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	15·9
Haromszéker Localbahnen	15·8
Budapester Localbahnen	15·5
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14·8
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	14·6
Localbahn Swolenowes-Smečna	14·5
Mühlkreisbahn	12·7
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	12·5
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	12·1
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	12·1
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	11·8
Matraer Vicinalbahnen	11·7
Szilágysager Eisenbahn	11·6
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	11·4
Bozen-Meraner Bahn	11·2
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	11·1
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10·9
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	10·8
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	10·7
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	10·7
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	10·4
Localbahn Budapest-Lajosmizse	10·3
Böhmische Commercialbahnen	10·0
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	10·0
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	9·7
Poprádthalbahn	9·4
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	9·2
Localbahn Kaschau-Torna	8·9
Böhmische Westbahn	8·7
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	8·7
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	8·6
Zagorianer Bahn	8·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	8·3
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	8·3
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	8·2
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	7·9
Eisenbahn Wien-Aspang	7·5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	7·4
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	6·8
Számosthalbahn	6·6
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	6·3
Stauding-Stramberger Localbahn	5·6
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	5·5
Localbahn Reichenberg-Gablonz	5·5
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	5·5
Mährisch-schlesische Centralbahn	5·5
Torontaler Localbahnen	5·5
Mezötur-Turkever Eisenbahn	5·2
Wiener Verbindungsbahn	4·9
Böhmische Nordbahn	4·4
Kremsthalbahn	4·1
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	4·1

	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3·9
Fünfkirchen-Barcser Bahn	3·9
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	3·7
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	3·4
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	3·2
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	2·7
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	2·0
Gölnitzthalbahn	1·6
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	1·3
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1·3
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	1·3
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	1·0
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	0·9
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	0·7
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	0·6
Localbahn Potscherad-Wurzmes	0·4

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im ersten Semester 1893 ergibt sich gegenüber denselben Zeitraum 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Localbahn Asch-Rossbach	0·9
Localbahn Laibach-Stein	1·0
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	1·3
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	1·7
Neutitscheiner Localbahn	2·3
Localbahn Gleisdorf-Weiz	2·4
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	2·4
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	2·6
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	2·8
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	3·6
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3·7
Kuttenberger Localbahn	4·1
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	4·8
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	5·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5·6
Holicz-Gödinger Localbahn	5·9
Localbahn Mösel-Hüttenberg	6·4
Brünner Localbahn (Dampftramway)	8·3
Taraczthalbahn	9·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	9·6
Steyrthalbahn	10·2
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	11·6
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	11·9
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	11·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	13·8
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	21·6
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	25·3
Békéser Comitatsbahnen	27·1
Localbahn Cilli-Wöllan	28·4
Mohács-Fünfkirchner Bahn	47·8
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	49·3

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Juni 1893 gegen denselben Monat 1892 ausgewiesene Mindereinnahme aus dem Frachtenverkehre wurde durch den bedeutend schwächeren Kohlenverkehr zur Elbe, ferner durch den Strike der Arbeiter an der Elbe, sowie der Bergarbeiter hervorgerufen. Der Personenverkehr erlitt ebenfalls einen beträchtlichen Ausfall, weil die Pfingstfeiertage, welche verflossenes Jahr in den Monat Juni fielen, diesmal in den Monat Mai gefallen sind.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 für die Monate Jänner bis inclusive März definitiv, ab April jedoch provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Der im Monate Juni 1893 im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres resultirende Ausfall in der Personeneinnahme liegt in der Verschiebung der Pfingstfeiertage, welche im vorigen Jahre im Juni, im laufenden Jahre aber schon im Mai gefallen sind, wogegen das Plus aus dem Güterverkehre durch die gesteigerte Frequenz im Allgemeinen, besonders jedoch des Kohlenverkehres entstanden ist.

Böhmische Westbahn. Für den Monat Juni 1893 stellt sich im Vergleiche mit dem definitiven Ergebnisse desselben Monates im Vorjahre eine Mehreinnahme von fl. 12.506 heraus.

Der Personenverkehr hat um 3269 Personen abgenommen.

Der Frachtenverkehr erhöhte sich um 23.666 t, woran der Artikel „Kohle“ mit 5176 t participirt.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 für die Monate Jänner und Februar definitiv, ab März provisorisch ermittelt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Juni 1893 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 5016, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 13.416, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 8400; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 9162, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 34.762, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 25.600 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem stärkeren Verkehre an diversen Frachten, jene aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem stärkeren Kohlen- und dem stärkeren Verkehre in diversen Gütern.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner und Februar richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Bei den k. k. Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen ergibt sich pro Juni 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine Minderfrequenz von 369.838 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 120.680, dagegen im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 76.028 t mit einer Mehreinnahme von fl. 275.325 und resultirt daher im Ganzen eine Mehreinnahme von fl. 154.645.

Minderfrequenz und Mindereinnahme im Personenverkehre finden ihre Begründung darin, dass die Pfingstfeiertage im laufenden Jahre in den Monat Mai, im Vergleichsjahre 1892 dagegen in den Monat Juni fielen. An dem Ausfalle participiren sowohl die westlichen, als auch die östlichen Linien; bei letzteren wurde der Ausfall noch durch die in Folge Hochwasser stattgehabten mehrfachen Verkehrsunterbrechungen verschärft.

Die ausgewiesene Minderbeförderung von 76.028 t im Güterverkehre ist, wie in den Erläuterungen zu den Ausweisen der früheren Monate des Jahres 1893 bereits dargethan wurde, eine rein rechnerische, da im heurigen Jahre durch die Zusammenlegung der Rechnungen der Linien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn und der Duxer Bahnen mit dem übrigen Staatsbahnnetze, die getrennte Verrechnung der Transportquantitäten dieser Bahnen entfällt.

Auf den westlichen Staatsbahnen, welche neuerlich in allen Verkehren eine Steigerung zu verzeichnen haben, ergibt sich im Güterverkehre eine Mehreinnahme fl. 474.899, während auf den östlichen Linien eine Mindereinnahme von fl. 199.574 zu constatiren ist.

Massgebend für die Mehreinnahmen auf den westlichen Linien war insbesonders der stärkere Exportverkehr, bei welchem z. B. bei Getreide ein Plus von 741 Wagen, bei Heu und Stroh ein solches von 1014 Wagen gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres zu verzeichnen ist.

Der Ausfall auf den östlichen Linien ist insbesonders auf die vielfachen, mitunter länger andauernden Verkehrsunterbrechungen auf der galizischen Transversalbahn in Folge von Wolkenbrüchen und Hochwässer, ferner auf die Verkehrsabnahme aus Russland via Podwołoczyska und Brody und endlich auf die noch andauernde Einwirkung des billigeren Staatsbahntarif-Barêmes auf die Einnahmen der Linien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn zurückzuführen.

Auf sämmtlichen k. k. Oesterr. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen resultirt pro Juni 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im Personenverkehre eine Mindereinnahme von fl. 147.104 mit einer Minderfrequenz von 436.605 Personen und im Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 198.732 mit einer Minderbeförderung von 92.318 t; es ergibt sich daher im Ganzen eine Mehreinnahme von fl. 51.628.

Bei der Bodensee-Schiffahrt betrug im Monate Juni 1893 die Frequenz 9520 Personen und 7684 t mit einer Einnahme von fl. 5554, bezw. fl. 8539, in Summa fl. 14.093, gegen fl. 12.212 im Jahre 1892.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch ermittelt, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner—März 1893 richtiggestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Juni 1893 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 89.002 Personen, welchem Ergebnisse eine Mindereinnahme von fl. 91.659 gegenübersteht. Diese Differenzen sind durch die gegenüber dem Vorjahre veränderte Lage der Pfingstfeiertage entstanden.

Auch der Güterverkehr ergab im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, ein ungünstiges Resultat, indem die Transporte zwar um 41.456 t zunahmen, die bezüglichen Einnahmen dagegen sich um fl. 36.896 verringerten, was darauf zurückzuführen sein dürfte, dass die Transporte zumeist auf geringere Distanzen effectuirt wurden, wie im Vorjahre.

Transportzunahmen ergaben sich bei den nachbenannten Massenartikeln, und zwar:

bei Kohlen	um	5.302·4 t
„ Getreide aller Art . . .	„	2.840·8 „
„ Mehl und Mahlproducten	„	1.004·9 „
bei Zucker, raffinirt	um	489.5 t
„ Holz aller Art	„	4.394·8 „
„ Steinen aller Art . . .	„	6.396·0 „

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist bei Ziegeln um 1451·5 t zu verzeichnen.

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 1008 Personen ab; die bezüglichen Einnahmen steigerten sich um fl. 660.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme um 3543 t und des Erträgnisses um fl. 329.

Transportzunahmen ergaben sich bei Getreide aller Art um 49·6 t, bei Mehl und Mahlproducten um 10·5 t, bei Steinen aller Art um 1792·6 t und bei Ziegeln um 432·6 t, während bei Holz aller Art eine Abnahme um 542·7 t zu verzeichnen ist.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn verminderte sich der Personenverkehr um 2339 Personen, die correspondirenden Einnahmen um fl. 139 ; im Frachtenverkehre ist eine Abnahme um 836 t und eine Zunahme des Erträgnisses um fl. 1002 zu constatiren.

Die definitive Abrechnung der Ergebnisse des Jahres 1893 reicht bis 31. März.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat Juni 1893 resultirt im Vergleiche zur selben Periode des Vorjahres ein Minus von fl. 23.371.

Der sich trotz der erhöhten Frequenz beim Personenverkehre zeigende Ausfall von fl. 8699 lässt sich lediglich auf die Benützung kurzer Strecken zurückführen, während der Ausfall von fl. 14.672 beim Güterverkehre dem Umstande zugeschrieben werden muss, dass Getreidetransporte bisher fast gänzlich ausgeblieben sind.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat Juni 1893 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 5901 = 6·8 pCt. geringer. An dieser Mindereinnahme participirt der Personenverkehr mit fl. 3001 = 12·1 pCt., Minderfrequenz von 340 Reisenden = 0·63 pCt., zufolge der veränderten Lage der Pfingstfeiertage, und der Güterverkehr mit fl. 2900 = 4·74 pCt., obzwar 613 t = 1·68 pCt. Kohle, Kalk und Holz mehr verfrachtet wurden.

Die definitive Abrechnung der Einnahmen des Jahres 1893 umfasst die Periode Jänner bis inclusive April.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat Juni 1893 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 324 bei einer um 1055 Reisende geringeren Frequenz; ebenso resultirt aus dem Güterverkehre ein Einnahmenminus von fl. 165, in Folge geringerer Verfrachtungen (— 444 t) von Kohle, Holz und Eisenwaaren.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Juni 1893 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen im Juni 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . .	— 21.436 Personen	und	— 53.423·— fl.
Ergänzungsnetz . . .	— 18.803 „	„	— 15.652·— „
Südnordd. Verbindungsbahn	— 12.705 „	„	— 7.239·— „

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni		Im Monate Juni 1893 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Juni 1893				1892		Differenz per Kilom in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Juni	
	1893	1892	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	Im Ganzen	pro Kilom.		1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.608	6.583	3,176.431	1,374.979	1,791.958	3,826.531	5,618.489	850	5,463.844	830	+ 2·4	6.587	6.583
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	73.933	34.702	67.002	121.347	188.349	708	223.420	840	— 15·7	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	19.629	13.538	14.230	27.135	41.365	460	62.063	690	— 33·3	90	90
Mährische Sternberg-Grulich	95	95	42.515	20.220	10.413	27.434	37.847	398	34.899	367	+ 8·4	95	95
Grenzbahn Hohenstadt-Zöptau	17	17	19.619	7.952	1.990	6.977	8.967	527	8.914	524	+ 0·6	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	4.571	5.585	610	1.963	2.573	172	2.414	161	+ 6·8	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Czernowitz-Nowosielitza	33	33	1.197	1.622	566	3.058	3.624	110	19.397	588	— 81·3	33	33
Vereinigte Linien	176	176	3.320	9.092	1.664	12.337	14.001	80	57.682	328	— 75·6	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . .	6.060	. . .	4.392	4.392	549	5.537	692	— 20·7	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.215	2.282	1.705	4.500	6.205	310	5.638	282	+ 9·9	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.692	1.454	1.925	2.764	4.689	120	3.827	98	+ 22·4	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.702	2.907	1.445	3.044	4.489	299	4.518	301	— 0·7	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	2.384	5.525	288	5.650	5.938	180	4.723	143	+ 25·9	33	33
Laibach-Stein	24	24	9.001	2.133	2.884	2.615	5.499	229	6.685	279	— 17·9	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	13.413	5.605	8.318	9.346	17.664	198	21.993	247	— 19·8	89	89
Mährische Westbahn	90	90	8.139	7.737	2.613	11.974	14.587	162	12.328	137	+ 18·2	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.012	4.099	181	1.024	1.205	241	1.708	342	— 29·5	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	343	303	165.812	103.545	31.642	125.728	157.370	459	147.756	488	— 5·9	343	303
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.489	1.314	192	939	1.131	66	1.883	111	— 40·5	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	5.698	628	1.129	820	1.949	195	1.957	196	— 0·5	10	10
Vöcklabruck-Kammer	11	11	4.810	2.039	1.305	1.844	3.149	286	3.015	274	+ 4·4	11	11
Wels- (Haiding) Aschach a/D.	28	28	8.290	3.928	2.195	3.060	5.255	188	5.265	186	+ 1·1	28	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	9.472	19.723	1.691	6.779	8.470	498	7.256	427	+ 16·6	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.438	23.144	334	6.900	7.234	904	6.151	769	+ 17·6	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	150.947	601.945	37.148	362.416	399.564	3.956	470.993	4.663	— 15·2	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	187.163	140.938	78.939	243.412	322.351	1.007	320.768	1.002	+ 0·5	320	320
Böhmische Westbahn	200	200	91.928	149.531	65.706	229.972	295.678	1.478	283.172	1.416	+ 4·4	200	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	68.523	157.676	52.394	194.183	246.577	1 326	238.177	1.281	+ 5·4	186	186
Linie Lit. B	236	236	142.823	230.916	111.181	305.283	416.414	1.764	390.814	1.656	+ 6·6	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	32.011	53.069	12.367	101.914	114.281	1.256	120.938	1.329	— 5·5	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	655.830	740.963	456.859	1,786.613	2,243.472	2.166	2,372.027	2.290	— 5·4	1.036	1.036
Localbahnen	259	231	63.994	28.572	15.004	26.766	41.770	161	40.781	177	— 9·0	259	219
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	43.475	73.541	19.948	150.119	170.067	2.657	183.131	2.861	— 7·1	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	9.569	42.284	2.541	22.779	25.320	1.688	22.507	1.500	+ 12·5	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	53 573	36.947	21.802	58.278	80.080	520	85.981	558	— 6·8	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	265.925	209.325	180.746	551.466	732.212	1.166	762.606	1.214	— 4·0	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	115.605	247.784	70.053	434.778	504.831	1.639	453.813	1.473	+ 11·3	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	606.927	591.458	521.958	1,437.245	1,959.203	1.434	1,885.074	1.380	+ 3·9	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	23.085	19.928	6.692	18.832	25.524	773	24.661	747	+ 3·5	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1.513	1.513	1,250.795	375.695	816.911	2,034.465	2,851.376	1.884	2,792.285	1.845	+ 2·1	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	58.279	. . . .	8.588	. . . .	8.588	2.147	9.018	2.255	— 1·2	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	141.205	117.734	55.446	204.989	260.435	914	238.665	837	+ 9·2	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	91.632	29.074	27.133	33.542	60.675	682	61.941	696	— 2·0	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	24.652	49.082	10.173	65.265	75.438	1.161	72.083	1.109	+ 4·7	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	137.685	85.044	13.644	33.847	47.491	5.936	47.566	5.946	— 0·2	8	8

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. Juni 1893 für Personen und Gepäck (Gulden)	1893 für Güter (Gulden)	1893 im Ganzen (Gulden)	1893 per Kilom. (Gulden)	1892 für Personen und Gepäck (Gulden)	1892 für Güter (Gulden)	1892 im Ganzen (Gulden)	1892 per Kilom. (Gulden)	Differenz per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 6 Monate 1893 (Gulden)	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 6 Monate 1892 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
											a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen
8,150.186	23,917.066	32,067.252	4.868	8,020.977	22,364.638	30,385.615	4.616	+ 5·5	9.736	9.232	
											b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:
370.804	837.203	1,208.007	4.541	361.751	906.480	1,268.231	4.768	— 4·8	9.082	9.536	Lemb.-Czern. Jassy E. (öst. L.)
98.367	211.774	310.141	3.446	102.921	249.265	352.186	3.913	— 11·9	6.892	7.826	Lemberg-Czernowitz
55.945	153.561	209.506	2.205	55.370	136.672	192.042	2.021	+ 9·1	4.410	4.042	Czernowitz-Suczawa
10.917	43.405	54.322	3.195	11.001	42.999	54.003	3.177	— 0·6	6.390	6.354	Sternberg-Grulich } Mährische Hohenstadt-Zöptau } Grenzbahn
											Localbahnen:
3.316	10.451	13.767	918	3.750	10.139	13.889	926	— 0·9	1.836	1.852	Asch-Rossbach
											Bukowinaer Localbahnen:
4.219	20.615	24.834	753	6.620	42.373	48.993	1.485	— 49·3	1.506	2.970	Czernowitz-Nowosielitza
30.221	173.620	203.841	1.158	35.996	236.787	272.783	1.550	— 25·3	2.316	3.100	Vereinigte Linien
. . .	30.883	30.883	3.860	. . .	23.452	23.452	2.932	+ 31·7	7.720	5.864	Dolina-Wygoda
8.861	22.950	31.811	1.591	8.747	24.301	33.048	1.652	— 3·7	3.182	3.304	Fehring-Fürstenfeld
10.758	11.956	22.714	582	11.214	12.338	23.552	604	— 3·6	1.164	1.208	Fürstenfeld-Hartberg
9.024	13.433	22.457	1.497	8.748	14.258	23.006	1534	— 2·4	2.994	3.068	Gleisdorf-Weiz
4.475	28.821	33.296	1.009	4.966	21.218	26.184	793	+ 27·2	2.018	1.586	Kolomeaer Localbahnen
15.220	16.771	31.991	1.333	14.552	17.744	32.296	1.346	— 1·0	2.666	2.692	Laibach-Stein
53.850	63.806	117.656	1.322	57.057	59.834	116.891	1.313	+ 0·7	2.644	2.626	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
16.490	67.141	83.631	929	16.537	52.857	69.394	771	+ 20·5	1.858	1.542	Mährische Westbahn
1.197	7.693	8.890	1.778	1.376	8.123	9.499	1.900	— 6·4	3.556	3.800	Mösel-Hüttenberg
146.152	834.647	980.799	2.859	128.222	710.001	838.223	2.766	+ 3·4	5.718	5.532	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
1.237	6.932	8.169	481	1.226	6.909	8.135	479	+ 0·4	962	858	Potscherad-Wurzmes
4.494	6.838	11.332	1.133	4.177	5.399	9.576	958	+ 18·3	2.266	1.916	Schwarzenau-Waidhofen a/Th.
4.637	7.419	12.056	1.096	4.774	8.867	13.641	1.240	— 11·6	2.192	2.480	Vöcklabruck-Kammer
13.971	20.760	34.731	1.240	14.542	12.665	27.207	972	+ 27·6	2.480	1.944	Wels- (Haiding) Aschach a/D.
											Wittmannsdorf- (Leobersdorf)
10.119	49.527	59.646	3.509	10.300	32.393	42.693	2.511	+ 39·7	7.018	5.022	Ebenfurther Eisenbahn
782	49.728	50.510	6.314	. . . .	44.011	44.011	5.501	+ 14·8	12.628	11.002	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
181.234	2,629.694	2,810.928	27.831	182.387	2,481.250	2,663.637	26.373	+ 5·5	55.662	52.746	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
416.122	1,477.571	1,893.693	5.918	394.226	1,419.662	1,813.888	5.668	+ 4·4	11.836	11.335	Böhmische Nordbahn
336.968	1,423.521	1,760.489	8.802	333.139	1,286.817	1,619.956	8.100	+ 8·7	17.604	16.200	Böhmische Westbahn
											Buschtěhrader Eisenbahn
213.583	1,289.976	1,503.559	8.084	213.827	1,169.889	1,383.716	7.439	+ 8·7	16.168	14.878	Linie Lit. A
353.782	2,088.196	2,441.978	10.347	343.250	1,910.763	2,254.013	9.551	+ 8·3	20.694	19.102	Linie Lit. B
74.431	664.540	738.971	8.121	73.862	642.172	716.034	7.869	+ 3·2	16.242	15.738	Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
											Kaiser Ferdinands-Nordbahn
2,481.944	11,862.152	14,344.096	13.846	2,438.397	11,367.392	13,805.789	13.326	+ 3·9	27.692	26.652	Hauptbahnnetz
88.880	159.293	248.173	958	69.849	152.491	222.340	1.015	— 5·6	1.916	2.030	Localbahnen
											Kaschau-Oderberger Eisenbahn:
106.760	856.310	963.070	15.048	110.386	1,007.505	1,117.891	17.467	— 13 8	30.096	34.934	Oesterreichische Strecke
11.253	122.864	134.117	8.941	10.694	141.603	152.297	10.153	— 11·9	17.882	20.306	Leoben-Vordernberger Bahn
116.365	372.116	488.481	3.172	111.206	351.725	462.931	3.006	+ 5·5	6.344	6.012	Mährisch-schlesische Centralbahn
											Oesterr. Nordwestbahn
988.245	3,403.253	4,391.498	6.993	999.155	3,351.399	4,350.554	6.928	+ 0·9	13.986	13.856	Garantirte Strecken
384.354	2,545.237	2,929.591	9.512	385.370	2,260.874	2,646.244	8.592	+ 10·7	19.024	17.184	Ergänzungsnetz
											Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.
2,303.176	8,560.038	10,863.214	7.952	2,311.462	8,127.359	10,438.821	7.642	+ 4·1	15.904	15.284	Oesterreichische Linien
39.670	103.506	143.176	4.339	35.511	97.811	133.322	4.040	+ 7·4	8.678	8.080	Ostrau-Friedlander Eisenbahn
											Südbahn-Gesellschaft:
4,262.237	12,474.772	16,737.009	11.062	4,082.319	10,938.967	15,021.286	9.928	+ 11·4	22.124	19.856	Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
18.961	. . . .	18.961	4.740	17.840	. . .	17.840	4.460	+ 6·3	9.480	8.920	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
289.992	1,267.535	1,557.527	5.465	278.480	1,136.909	1,415.389	4.966	+ 10·0	10.930	9.932	Südnorddeutsche Verbindungsb.
134.485	188.930	323.415	3.634	128.121	172.779	300.900	3.381	+ 7·5	7.268	6.762	Wien-Aspang Bahn
45.280	399.079	444.359	6.836	44.042	357.465	401.507	6.177	+ 10·7	13.672	12 354	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
45.718	275.627	321.345	40.168	38.616	271.090	309.706	38.713	+ 4·9	80.336	77 426	Wiener Verbindungsbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1893	1892	Im Monate Juni 1893 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	Im Ganzen 1892	pro Kilom. 1892	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Juni 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen	191	191	22.768	26.774	6.188	24.040	30.228	158	29.455	154	+ 2·6	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	17.991	2.208	10.468	6.226	16.694	539	16.751	540	— 0·2	31	31
Cilli-Wöllan	39	39	5.350	7.685	1.918	9.429	11.347	291	13.095	336	— 13·4	39	39
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	2.993	1.135	1.098	2.207	3.305	132	3.679	147	— 10·2	25	25
Kremsthalbahn	70	70	18.092	5.941	10.882	9.600	20.482	293	20.824	297	— 1·4	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	7.979	1.872	812	1.022	1.834	611	1.776	592	— 3·2	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.301	799	4.953	1.808	6.761	282	6.375	266	+ 6·0	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	7.948	1.344	5.215	4.721	9.936	171	12.240	211	— 19·0	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	8.057	3.200	1.441	3.045	4.486	561	4.875	609	— 7·9	8	8
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft: Linien im Betriebe der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.	30	30	2.441	9.790	524	6.163	6.687	223	4.931	164	+ 36·0	30	30
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.655	1.190	864	1.480	2.344	94	2.326	93	+ 1·1	25	25
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	18.522	8.410	6.541	8.863	15.404	1.284	15.722	1.310	— 2·0	12	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	49	41	17.618	1.236	9.737	1.702	11.439	233	10.522	257	— 9·3	42	41
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	4.280	21.696	1.026	17.296	18.322	1.018	17.292	961	+ 5·9	18	18
Steyrthalbahn	48	48	14.400	3.400	4.680	4.090	8.770	183	8.226	171	+ 7·0	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.411	17.279	228	9.076	9.304	930	9.197	920	+ 1·1	10	10
Steiermärkische Landesbahnen	26	. . .	4.033	1.794	886	1.105	1.991	77	. . . .	. . .	. . .	26	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	101.341	1.589	9.858	631	10.489	1.049	16.006	1.601	— 34·5	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	238.527	621	38.159	798	38.957	866	37.645	837	+ 3·5	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	69.753	. . . .	6.853	. . . .	6.853	571	6.360	530	+ 7·7	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	6	6	167.920	. . . .	14.283	. . . .	14.283	2.381	16.995	2.833	— 16·0	6	6
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	115.062	. . . .	9.340	. . . .	9.340	1.557	8.573	1.429	+ 9·0	6	5
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	13	24.133	3.656	5.807	3.342	9.149	654	8.113	624	+ 3·2	12	13
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	27.788	12.714	3.535	5.321	8.856	681	7.341	565	+ 20·5	12	13
Summe	15.791	15.663	8,716.771	5,775.652	4,686.809	12,636.240	17,323.049	1.097	17,268.133	1.102	— 0·5	15.760	15.650
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.486	7.479	2,600.000	1,280.900	1,627.000	4,483.100	6,110.100	816	6,017.151	804	+ 1·5	7.486	7.482
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	68	32.600	20.000	8.500	32.000	40.500	595	39.927	587	+ 1·4	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	17.000	2.850	10.300	5.700	16.000	144	14.382	130	+ 10·8	111	111
Békéser Comitatsbahnen	49	49	3.000	950	1.800	1.400	3.200	66	5.978	122	— 45·9	49	49
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	28.200	5.850	11.300	11.700	23.000	174	19.519	148	+ 17·6	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	8.400	1.650	4.200	3.300	7.500	117	6.350	99	+ 18·2	64	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	12.100	3.000	7.300	6.000	13.300	100	15.672	118	— 15·3	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	8.800	3.550	4.400	4.600	9.000	158	7.881	138	+ 14·5	57	57
Felek-Fogaraser Bahn	52	. . .	4.200	2.150	2.100	4.300	6.400	123	. . . .	. . .	. . .	52	. . .
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	4.600	4.350	2.300	8.700	11.000	220	4.756	95	+131·6	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	12.000	3.000	10.800	6.000	16.800	240	18.695	267	— 10·1	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	16.800	4.300	8.400	8.600	17.000	144	18.926	160	— 10·0	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	26.400	7.400	13.200	14.800	28.000	229	24.308	199	+ 15·1	122	122
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32	. . .	4.800	1.500	2.400	3.000	5.400	168	. . . .	. . .	. . .	32	. . .
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	5.600	2.100	2.850	3.150	6.000	150	5.099	127	+ 18·1	40	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	5.000	2.350	2.500	3.500	6.000	133	5.713	127	+ 4·7	45	45
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	2.800	1.600	1.400	2.100	3.500	152	2.665	116	+ 31·1	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	2.850	2.550	1.700	3.800	5.500	62	4.354	49	+ 26·5	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	5.850	2.900	3.500	3.500	7.000	212	6.206	187	+ 13·4	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	11.400	4.150	5.700	8.300	14.000	110	12.529	98	+ 12·2	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	950	450	650	550	1.200	75	930	58	+ 29·3	16	16
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	6.600	4.350	3.300	8.700	12.000	210	8.969	157	+ 33·8	57	57

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. Juni									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
1893				1892				Differz. per Kilom. in Procent	1893	1892	
für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		Gulden		
Gulden				Gulden							
											Selbständige Localbahnen.
33.811	166.510	200.321	1.049	32.459	149.711	182.170	954	+ 10·0	2.098	1.908	Böhmische Commercialbahnen
76.956	49.390	126.346	4.076	66.319	47.328	113.647	3.666	+ 11·2	8.152	7.332	Bozen-Meraner Bahn
11.687	45.773	57.460	1.473	12.844	67.403	80.247	2.057	— 28·4	2.946	4.114	Cilli-Wöllan
5.413	15.743	21.156	846	5.709	15.815	21.524	861	— 1·7	1.692	1.722	Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha
48.078	61.912	109.990	1.571	44.855	60.759	105.614	1.509	+ 4·1	3.142	3.018	Kremsthalbahn
5.202	5.290	10.492	3.497	4.489	6.455	10.944	3.648	— 4·1	6.994	7.296	Kuttenberger Localbahn
29.452	11.782	41.234	1.718	27.403	9.937	37.340	1.556	+ 10·4	3.436	3.112	Mori-Arco-Riva a./G.
33.643	33.975	67.618	1.166	35.970	24.032	60.002	1.035	+ 12·7	2.332	2.070	Mühlkreisbahn
9.159	18.927	28.086	3.511	9.166	19.588	28.754	3.594	— 2·3	7.022	7.188	Neutitscheiner Localbahn
3.494	43.987	47.481	1.583	3.288	39.070	42.358	1.412	+ 12·1	3.166	2.824	Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft (Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.)
5.222	6.578	11.800	472	5.532	5.128	10.654	426	+ 10·8	944	852	Radkersburg-Luttenberg L.-B.
38.569	50.950	89.519	7.460	38.573	46.278	84.851	7.071	+ 5·5	14.920	14.142	Reichenberg-Gablonz Localbahn
24.426	10.712	35.138	836	22.357	8.504	30.861	752	+ 11·1	1.672	1.504	Salzkammergut-Localbahn-Ges.
6.100	95.412	101.512	5.640	5.801	90.372	96.173	5.343	+ 5·6	11.280	10.686	Stauding-Stramberger Localbahn
23.400	24.950	48.350	1.007	26.236	27.560	53.796	1.121	— 10·2	2.014	2.242	Steyrthalbahn
935	77.098	78.033	7.803	565	67.560	68.125	6.813	+ 14·5	15.606	13.626	Swolenowes-Smečna
5.386	7.428	12.814	493	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	986	. . .	Steiermärkische Landesbahnen
											Dampftramways.
39.175	7.146	46.321	4.632	44.598	5.896	50.494	5.049	— 8·3	9.264	10.098	Brünner Localeisenbahn-Ges.
155.370	3.909	159.279	3.540	144.521	3.180	147.701	3.282	+ 7·9	7.080	6.564	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Comp.
28.358	. . . .	28.358	2.363	29.068	. . . .	29.068	2.422	— 2·4	4.726	4.844	Innsbruck-Hall i. T., Localbahn
70.330	. . . .	70.330	11.722	62.892	. . . .	62.892	10.482	+ 11·8	23.444	20.964	Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf
40.117	. . . .	40.117	6.686	33.012	. . . .	33.012	6.602	+ 1·3	13.372	13.204	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (Dampftr. Westbl.-Hütteldorf)
13.696	15.606	29.302	2.442	12.435	13.086	25.521	1.963	+ 24·4	4.884	3.926	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
17.991	25.760	43.751	3.646	18.758	13.732	32.490	2.499	+ 45·8	7.292	4.998	Wiener Localbahnen Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
22,644.652	79,550.048	102,194.700	6.484	22,173.816	74,411.033	96,584.849	6.172	+ 5·1	12.968	12.344	**Summe**
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
8,447.400	26,423.253	34,870.653	4.658	8,389.155	25,232.775	33,621.930	4.493	+ 3·7	9.316	8.986	a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen
											b) Privatbahnen.
39.815	198.159	237.974	3.499	40.230	188.746	228.976	3.367	+ 3·9	6.998	6.734	Fünfkirchen-Bárscer Bahn
											Localbahnen:
57.500	36.700	94.200	849	62.127	24.639	86.766	782	+ 8·6	1.698	1.564	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen
10.950	13.350	24.300	496	18.806	14.531	33.337	680	— 27·1	992	1.360	Békéser Comitatsbahnen
58.500	59.500	118.000	894	51.951	45.307	97.258	737	+ 21·3	1.788	1.474	Bihárer Vicinalbahn
18.000	21.200	39.200	613	20.030	15.575	35.605	556	+ 10·3	1.226	1.112	Budapest-Lájosmizse Localbahn
39.100	35.600	74.700	562	41.667	31.112	72.779	547	+ 2·7	1.124	1.094	Debreczin — Füzesabony — Ohát-Kócs-Polgar Localbahn
25.600	28.900	54.500	956	27.604	22.759	50.363	883	+ 8·3	1.912	1.766	Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn
18.400	21.400	39.800	765	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.530	. . .	Felek-Fogaraser Localbahn
14.100	48.300	62.400	1.248	12.299	21.368	33.667	673	+ 85·4	2.496	1.346	Gran—Almas-Füzitö Localbahn
61.250	50.350	111.600	1.594	65.965	48.755	114.720	1.639	— 2·8	3.188	3.278	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.
38.250	44.450	82.700	701	35.008	41.489	76.497	648	+ 8·2	1.401	1.296	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
64.100	67.700	131.800	1.080	61.635	52.282	113.917	933	+ 15·8	2.160	1.866	Háromszéker Localbahnen
15.200	11.700	26.900	840	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.680	. . .	Hermannstadt-Feleker Localb.
16.250	12.750	29.000	725	16.056	10.623	26.679	666	+ 8·9	1.450	1.332	Kaschau-Torna L.-B.
11.350	21.550	32.900	731	14.740	17.523	32.263	717	+ 2·0	1.462	1.434	Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma
8.600	17.900	26.500	1.152	7.427	8.302	15.729	683	+ 68·7	2.304	1.366	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
9.250	21.250	30.500	342	7.734	19.438	27.172	305	+ 12·1	684	610	Máros-Ludás—Bistritz Localb.
16.250	19.250	35.500	1.076	15.600	19.442	35.042	1.062	+ 1·3	2.152	2.124	Máros-Vásárhely Szász-Regen
25.600	46.200	71.800	565	26.633	37.740	64.373	506	+ 11·7	1.120	1.012	Matraer Vicinalbahnen
3..850	3.550	7.400	462	4.909	2.112	7.021	439	+ 5·2	924	878	Mezötur-Turkever Eisenbahn
18.900	41.600	60.500	1.061	18.221	30.436	48.657	853	+ 24·4	2.122	1.706	Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1893	1892	Im Monate Juni 1893 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1893 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1892 im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittliche Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Juni 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Petroszény-Lupény Localb. . .	18	. . .	3.250	4.350	1.300	5.700	7.000	389	. . . .	. . .	. . .	18	. .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	35	35	6.400	3.200	3.200	4.800	8.000	229	8.398	240	— 4·6	35	
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	850	950	250	1.950	2.200	122	1.718	94	+ 29·8	18	
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47	47	4.200	1.050	2.100	1.600	3.700	79	3.623	77	+ 2·6	47	
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	53	53	12.400	3.650	6.200	7.300	13.500	255	11.178	211	+ 20·9	53	
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60	60	6.450	6.100	5.800	12.200	18.000	300	13.474	225	+ 33·3	60	
Szekler Bahn	39	39	4.200	1.150	2.100	1.700	3.800	97	4.477	115	— 15·7	39	
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	9.000	5.250	4.500	10.500	15.000	140	10.987	102	+ 37·3	107	1
Taraczthal-Bahn	32	32	1.100	1.500	450	3.050	3.500	109	901	28	+289·3	32	
Torontaler Localbahnen	109	109	17.200	9.400	8.600	18.800	27.400	251	27.272	250	+ 0·4	109	1
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn .	32	32	3.500	2.000	2.100	2.000	4.100	128	3.272	102	+ 25·5	32	
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.350	8.650	2.500	9.500	12.000	240	11.404	228	+ 5·3	50	
Warasdin-Golubovecer Localb. .	37	37	2.250	350	1.000	550	1.550	42	1.330	36	+ 16·7	37	
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.) . .	297	297	39.000	12.750	19.500	25.500	45.000	152	37.252	126	+ 20·6	297	2
Zagorianer Bahn	116	116	26.600	6.450	13.000	12.900	25.900	223	25.529	220	+ 1·4	116	1
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	96.768	163.688	56.322	286.833	343.155	894	353.462	921	— 2·9	384	3
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	4.587	19.466	2.196	29.459	31.655	468	71.582	1.058	— 55·8	67·6	6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	39.476	33.116	14.174	49.309	63.483	538	65.061	551	— 2·4	118	1
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	108.656	189.612	132.044	511.712	643.756	916	630 362	896	+ 2·2	703	7
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	42.060	48.350	26.640	74.220	100.860	310	82.800	255	+ 21·6	325	3
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	597	7.063	228	9.633	9.861	264	9.758	255	+ 3·5	38·3	3
Bárcs-Pakracer Eisenbahn . . .	123	123	6.693	14.492	6.790	30.418	37.208	303	37.249	303	0	123	1
Budapester Localbahnen . . .	42·2	42·2	129.553	1.360	19.420	1.080	20.500	486	19.698	467	+ 4·1	42·2	4
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	39.427	1.904	4.603	1.192	5.795	724	5.489	686	+ 5·5	8	
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.196	13.066	613	15.953	16.566	502	16.715	506	— 0·8	33	
Güns-Steinamanger Vicinalbahn .	17	17	7.428	715	1.883	998	2.881	169	2.959	174	— 2·9	17	
Haraszti-Ráczkeve Localbahn .	27	. . .	5.449	332	1.673	322	1.995	74	. . . .	. . .	. . .	27	. .
Holicz-Gödinger Localbahn . .	3·4	3·4	1.157	627	134	401	535	157	718	211	— 25·6	3·4	
Kesmárk—Szepes-Béla Localb. .	9	. . .	1.785	1.754	433	619	1.052	117	. . . .	. . .	. . .	9	. .
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	3.098	1.273	1.058	1.909	2.967	297	3.300	330	— 10·0	10	
Löcsethalbahn	13	. . .	2.874	661	1.130	1.086	2.216	170	. . . .	. . .	. . .	13	. .
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	60·6	58·8	8.070	12.713	1.625	16.069	17.694	292	15.689	267	+ 9·4	60·6	5
Poprádthalbahn	14	14	5.156	3.801	1.367	3.136	4.503	321	4.249	303	+ 5·9	14	
Szamosthalbahn	222	222	28.026	11.956	20.175	27.483	47.658	215	47.050	212	+ 1·4	222	
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	. . .	69	440	13	158	171	29	. . . .	. . .	. . .	5·8	. .
Summe . . .	12.248	12.082	3,491 825	1,955.089	2,100.721	5,806.840	7,907.561	645	7,766.966	643	+ 0·3	12.248	12.
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen .	15.791	15.663	8,716.771	5,775.652	4,686.809	12,636.240	17,323.049	1.097	17,268.133	1.102	— 0·5	15.760	15.
Summe der ungar. Eisenbahnen .	12.248	12.082	3,491.825	1,955.089	2,100.721	5,806.840	7,907.561	645	7,766.966	643	+ 0·3	12.248	12
Hauptsumme	28.039	27.745	12,208.596	7,730.741	6,787.530	18,443.080	25,230.610	900	25,035.099	902	— 0·2	28.008	27.
Oesterreichisc													
Achenseebahn	6·35	6·35	3.525	73	3.228	180	3.408	537	3.402	536	+ 0·2	. . .	. .
Gaisbergbahn in Salzburg . . .	5·31	5·31	5.832	73	6.875	67	6.942	1.307	6.391	1.203	+ 8·4	. . .	. .
Kahlenbergbahn (System Rigi) .	5·5	5·5	28.318	6	9.686	15	9.701	1.764	11.445	2.081	— 15·2	. . .	. .
Bosnische ur													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	7.873	4.775	3.790	11.931	15.721	150	11.707	112	+ 33·9	105	
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	22.966	18.165	23.273	77.407	100.680	374	96.052	357	+ 4·8	269	
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen:													
Doboj-Dolnja Tuzla	65	65	5.764	6.815	2.320	8.355	10.675	164	8.347	128	+ 28·0	65	
Metkovic-Mostar-Sarajevo . .	178	178	32.913	3.802	11.124	18.888	30.012	169	35.545	200	— 15·5	178	

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. Juni 1893 für Personen und Gepäck	1893 für Güter	1893 im Ganzen	1893 per Kilom.	1892 für Personen und Gepäck	1892 für Güter	1892 im Ganzen	1892 per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 6 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
5.050	25.550	30.600	1.703	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3 406	. . .	Petroszény-Lupény Localbahn
14.550	19.250	33.800	966	18.738	24.384	43.122	1.232	— 21·6	1.932	2.464	Puszta Tenyö—Kun - Szt. Marton
1.025	15.575	16.600	922	679	10.895	11.574	641	+ 43·8	1.844	1.282	Ruma-Vrdnik Localbahn
12.800	10.300	23.100	492	14.581	9.121	23.702	505	— 2·6	984	1.010	Somogy-Szobb-Bárcser Bahn
31.300	34.900	66.200	1.249	30.535	31.474	62.009	1.170	+ 6·8	2.498	2.340	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
27.800	66.000	93.800	1.563	22.615	59.214	81.829	1364	+ 14·6	3.126	2.728	Száthmar-Nagybányaer Localb.
13.800	13.100	26.900	689	12.047	10.867	22.914	588	+ 17·2	1.378	1.176	Székler Bahn
28.650	42.350	71.000	663	28.732	34.898	63.630	594	+ 11·6	1.326	1.188	Szilágyságer Eisenbahn
1.830	9.670	11.500	359	1.584	11.106	12.690	397	— 9·6	718	794	Taraczthal-Bahn
48.700	80.100	128.800	1.181	46.589	75.321	121.910	1.119	+ 5·5	2.362	2 238	Torontaler Localbahnen
11.150	14.750	25.900	809	12.557	9.648	22.205	694	+ 16·6	1.618	1.388	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
16.200	47.600	63.800	1.276	13.967	34.788	48.755	975	+ 30·9	2.552	1.950	Vinkovce-Brcskaer Bahn
5.250	3.150	8.400	227	3.885	2.202	6.087	164	+ 38·4	454	328	Warasdin-Gotubovecer Localb.
95.200	129.300	224.500	756	97.194	93.467	190.661	642	+ 17·8	1.512	1.284	Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)
66.200	67.400	133.600	1.152	60.071	63.276	123.347	1.063	+ 8·4	2.304	2.126	Zagorianer Bahn
											II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
281.694	1,572.689	1,854.383	4.829	287.254	1,747.861	2,035.115	5.341	— 9·6	9.658	10.682	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
12.117	203.226	215.343	3.185	11.429	400.975	412.404	6.100	— 47·8	6.370	12.200	ungarische Strecken
80.810	314.471	395.281	3.349	76.334	285.750	362.084	3.068	+ 9·2	6 698	6.136	Mohács-Fünfkirchner Bahn
											Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.
747.908	2,828.715	3,576.623	5.088	718.392	2,506.775	3,225.167	4.588	+ 10·9	10.176	9.176	Südbahn-Gesellschaft ungarische Linien
											Selbstständige Localbahnen:
157.010	411.390	568.400	1.749	155.650	303.300	458.950	1.412	+ 23·9	3.498	2.824	Arader u. Csánader vereinigte E.
1.355	54.278	55.633	1.453	1.525	53.422	54.947	1.435	+ 1·3	2.906	2.870	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn
32.362	162.557	194.919	1.585	34.898	158.166	193.064	1.570	+ 1·0	3.170	3.140	Bárcs-Pakracer Eisenbahn
90.284	5.753	96.037	2.275	78.072	5.069	83.141	1.970	+ 15·5	4.550	3.940	Budapester Localbahnen
21.547	6.682	28.229	3.528	18.548	6.550	25.098	3.137	+ 12·5	7.056	6.274	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
3.892	81.265	85.157	2.581	3.523	80.330	83.853	2.541	+ 1·6	5.162	5.082	Gölnitzthal-Bahn
9.924	7.023	16.947	997	9.813	7.356	17.169	1.010	— 1·3	1.994	2.020	Güns-Steinamanger Vicinalbahn.
8.196	1.905	10.101	374	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	748	. . .	Haraszti-Ráczkeve Localbahn
1.047	2.844	3.891	1.144	1.164	2.973	4.137	1.216	— 5·9	2.288	2.432	Holics-Gödinger Localbahn
2.248	2.920	5.168	574	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.048	. . .	Késmárk—Szepes-Béla Localb.
5.192	10.323	15.515	1.552	5.615	7.772	13.387	1.339	+ 15·9	3.104	2.678	Keszthély-Balaton Szt. György Lb.
5.868	6.414	12.282	945	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.890	. . .	Lócsethalbahn
7.763	88.356	96.119	1.586	5.547	83.552	89.099	1.685	— 5·2	3.172	3.370	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
7.205	16.892	24.097	1.721	6.972	15.069	22.041	1.574	+ 9·4	3.442	3.148	Poprádthalbahn
109.030	147.057	256.087	1.153	105.162	134.749	239.911	1.081	+ 6·6	2.306	2.162	Számosthalbahn
51	3.749	3.800	655	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.310	. . .	Terret-Kowacsnaer Bahn
0,983.223	33,752.116	44,735.339	3.652	10,821.469	32,155.284	42,976.753	3.557	+ 2·7	7.304	7.114	**Summe**
											Recapitulation.
2,644.652	79,550.048	102,194.700	6.484	22,173.816	74,411.033	96,584.849	6.172	+ 5·1	12.968	12.344	**Summe der österr. Eisenbahnen**
0,983.223	33,752.116	44,735.339	3.652	10,821.496	32,155.284	42,976.753	3.557	+ 2·7	7.304	7.114	**Summe der ungar. Eisenbahnen**
3,627.875	113,302.164	146,930.039	5.246	32,995.285	106,566.317	139,561.602	5.033	+ 4·2	10.492	10.066	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.											
4.502	340	4.842	. . .	4.287	167	4.454	. .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
9.052	201	9.253	. . .	9.201	67	9.268	. .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
27.424	68	27.492	. . .	24.449	17	24.466	. .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)
Herzegowinaer Eisenbahnen.											
23.256	65.359	88.615	844	20.690	50.770	71.460	681	+ 23·9	1.688	1.361	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
124.504	415.241	539.749	2.007	108.862	333.711	442.573	1.645	+ 22·0	4.014	3.290	K. u. k. Bosna-Bahn
12.976	53.581	66.557	1.024	13.497	48.783	65.280	1.004	+ 2·0	2.048	2.008	Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen. Doboj-Doljna Tuzla (Han)
43.589	111.212	154.801	870	36.937	116.382	153.319	861	+ 1·0	1.740	1.722	Metković-Mostar-Serajevo

Der Ausfall ist vornehmlich dem Umstande zuzuschreiben, dass die Pfingstfeiertage im vorigen Jahre im Juni, in diesem Jahre im Mai waren; ausserdem hat im Vorjahre die Musik- und Theater-Ausstellung eine grössere Frequenz herbeigeführt.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen im Juni 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn: Garantirtes Netz + 14.487 t + 23.029·— fl.
„ „ Ergänzungsnetz + 32.433 t + 66.670·— „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . + 12.055 t + 29.009·— „

Die der erhöhten Verfrachtung ziemlich proportionalen Mehreinnahmen sind vornehmlich auf eine Zunahme des Kohlenverkehres und auf eine erheblich erhöhte Bauthätigkeit zurückzuführen.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1893 reicht bis 31. März.

Stauding-Stramberger Localbahn. Die für den Monat Juni 1893 ausgewiesene Mehreinnahme per fl. 1030 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres resultirt aus der Mehrbeförderung von 1208 t Güter aller Art.

Südbahn-Gesellschaft. Der Monat Juni 1893 weist im Vergleiche zu demselben Monate des Vorjahres auf den gesammten Linien der Südbahn eine Mehreinnahme von fl. 71.724 aus; wobei der Personenverkehr ein Minus von fl. 137.568 und der Frachtenverkehr ein Plus von fl. 209.292 ergibt.

Die Mindereinnahme im Personenverkehre erklärt sich im Zusammenhalte mit einer ungefähr gleichen Mehreinnahme im Monate Mai daraus, dass die Pfingstfeiertage im Vorjahre in den Monat Juni, heuer aber in den Monat Mai fielen.

Die Mehreinnahmen im Frachtenverkehre wurden auch im Gegenstandsmonate durch die andauernd lebhaftere Verkehrsbewegung, insbesondere in den Artikeln Getreide, Mehl, Südfrüchte, Zucker, Fassdauben etc. bewirkt.

Von den Pachtbahnen erzielten die Wien—Pottendorf — Wr.-Neustädter und Leoben-Vordernberger Bahn, ferner die Vicinalbahn Güns-Steinamanger und die Localbahn Radkersburg-Luttenberg schliessliche Mehreinnahmen.

Die Localbahn Spielfeld-Radkersburg, die Graz-Köflacher und Bárcs-Pakraczer, sowie die Localbahn Cilli-Wöllan schliessen im Frachtenverkehre mit Ausfällen ab.

Die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben weist eine Mehreinnahme von fl. 1072 aus, während die Einnahmen der Localbahn Mödling-Hinterbrühl um fl. 430 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres zurückgeblieben sind.

Die definitive Abrechnung der Einnahmen des Jahres 1893 umfasst das erste Quartal.

Eisenbahn Wien-Aspang. Für den Monat Juni 1893 ergibt sich im Entgegenhalte zu den Resultaten des gleichen Monates vom Vorjahre im Personenverkehre ein Einnahmenausfall von fl. 4655, im Güterverkehre dagegen fl. 3389 Mehreinnahmen und verbleibt sonach ein Ausfall von fl. 1266.

Dieses Resultat erscheint dadurch erklärt, dass im Vorjahre die Pfingstfeiertage in den Monat Juni, heuer dagegen auf den 21. und 22. Mai gefallen sind; demzufolge auch im Monate Mai d. J. Mehreinnahmen von fl. 5792 erzielt wurden.

Für das erste Halbjahr 1893 betragen die gegenüber dem Vorjahre ausgewiesenen Mehreinnahmen aus dem Gesammtverkehre fl. 22.515.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von Blatná über Schlüsselburg und Rožmital nach Přibram. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 14. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich des von dem Grafen Franz de Paula von Schönborn, Cardinal und Fürsterzbischof von Prag und dem Freiherrn Carl von Lilgenau vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Blatná über Schlüsselbnrg und Rožmital nach Přibram im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung — bei welcher mit Rücksicht darauf, dass durch den eventuellen Ausbau der projectirten Localbahn dem Anscheine nach sowohl die berührten k. k. Staatsbahnlinien, wie auch die in der Zeit vom 17. bis 19. Mai der Trassenrevision unterzogene projectirte Localbahn von Strakonitz über Blatná nach Březnitz concurrenzirt werden, in Erwägung gezogen werden soll, welcher von den beiden vorgenannten concurrirenden Trassen in volkswirthschaftlicher und finanzieller Beziehung der Vorzug gebührt und ob es sich nicht mehr empfehlen würde, die von den Projectlinien unmittelbar berührten wichtigeren Orte, wie Rožmital und Schlüsselburg, unmittelbar dnrch kurze Zweigbahnen mit den bestehenden k. k. Staatsbahnstrecken zu verbinden — einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 28.751.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Geleisenmstaltung in der Station Trifail.) Am nördlichen Ende der Station Trifail gelangt eine Modification der Geleiseanlage zur Ausführung. [6. Juli, Z. 25.587.]

— (Drehscheiben-Auswechslungen in den Stationen Matzleinsdorf und Graz.) In der Station Matzleinsdorf werden aus Verkehrsrücksichten kleinere Drehscheiben eingelegt; in der Station Graz wird eine entbehrliche Drehscheibe abgetragen. [7. Juli, Z. 28.994.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Schleppbahn von der Station Feistritz zur dortigen Getreidemühle der Firma Carl Scherbaum & Söhne.) Anf Grund des Ergebnisses der am 30. Juni durchgeführten politischen Begehung wurde für die Anlage einer normalspurigen Schleppbahn von der Station Feistritz zur dortigen Getreidemühle der Firma Carl Scherbanm & Söhne in Marburg der Bauconsens ertheilt. [21. Juli, Z. 38.156.]

Localbahn Kapfenberg—Seebach-An. (Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 5. bis incl. 8. Juni durchgeführten commissionellen Verhandlung für die feuersicheren Herstellungen auf der obgenannten im Baue befindlichen Localbahn wurden die Anträge der Commission genehmigt und die unbegründeten Ansprüche der Parteien zurückgewiesen. [17. Juli, Z. 34.948.]

— (Normale für Uebergangscnrven.) Die Vorschrift über die Anordnung der Uebergangscurven zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Geleisestrecken für die schmalspurige Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au wurde genehmigt. [8. Juli, Z. 35.369.]

— (Projecte für drei Eisenbrücken.) Die Projecte für die Eisenbrücken in km 9·5/6, 9·583 und 11·458 der schmalspurigen Localbahn Kapfenberg—Seebach-An erhielten die Genehmigung. [14. Juli, Z. 32.648.]

Localbahn Monfalcone (Ronchi)-Cervignano. (Normalplan für die Uebergangscurven.) Der Normalplan für die auf der Localbahn Monfalcone (Ronchi)-Cerviguano zur Anwendung gelangenden Uebergangscurven wurde genehmigt. [7. Juli, Z. 35.368.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Bedingungsweise Auflassung der Vorlage von Erhebungsberichten über Ereignisse, welche mit Expressbriefen angezeigt wurden.) Die k. k. General-Inspection hat der Verwaltung der obigen Eisenbahnen gestattet, dass in jenen Fällen, in welcben in dem Erhebungsberichte nicht weitere wesentlicbe Angaben über das eingetretene Ereigniss gemacht werden können, als schon im Expressbriefe angeführt wurden, der Erhebungsbericht entfallen könne. In solcben Fällen kann auch die Vorlage der vorgeschriebenen statistischen Beilage unterbleiben, doch müssen alle mittelst Expressbriefen zur Anzeige gelangenden Ereignisse im Eisenbahndienste, welche auf Grund der Normen für die Verfassung der Unfallsstatistik des Verkehrscomités für die österr. Eisenbahnen als zu registrirende Unfälle zu betrachten sind, in die betreffenden Tabellen dieser Statistik aufgenommen werden, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob über derartige mit Expressbriefen angezeigte Vorfälle nachträglich Erhebungsberichte vorgelegt worden sind oder nicht. [28. Juli, G.-I.-Z. 12.281.]

Südbahn-Gesellschaft. (Strecke Kufstein—Ala: Aenderung des Namens der Haltestelle Alla nave.) Das Handelsministerium hat angeordnet, dass die zwischen den Stationen Lavis und S. Michele der Linie Kufstein—Ala gelegene Haltestelle Alla nave weiterbin den Namen Nave San Felice zu führen habe, da durch den Bau einer stabilen Etschbrücke die bisberige, den Verkehr zwischen den Ortschaften Nave San Felice und Nave San Rocco vermittelnde Fähre (la nave) aufgelassen wurde, sohin die Begründung des Namens „Alla nave", „zur Ueberfuhr" entfallen ist.
[24. Juli, Z. 27.123.]

Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Anschaffung von Reservoirwagen.) Das Handelsministerium bat der Verwaltung der österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt die Bewilligung zur Ausführung von 30 Stück Reservoirwagen für Melassetransporte mit Bremse nach dem mit dem Erlasse vom 18. April 1891, Z. 9217 der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik genebmigten Typenplane ertheilt. Diese Wagen sind dreiachsig und erhalten einen äusseren Radstand von 4·1 m; die Länge eines Wagens beträgt 9·4 m, der Inhalt des Reservoirs 13.000 l, das Ladegewicht 18 t und das Eigengewicbt 10·8 t. [Z. 27.007.]

Localbahn Reichenau a/K.—Solnitz. (Anschaffung von Locomotiven.) Das Handelsministerium hat den Constructionsplan für zwei Tenderlocomotiven mit drei gekuppelten Achsen für die Reichenau a/K.—Solnitzer Localbahn genehmigt. Diese Locomotiven werden in einer inländiscben Fabrik erbaut.
[Z. 30.978.]

Theerproductenfabrik Jul. Rütgers. (Anschaffung von Reservoirwagen.) Der Constructionsplan für vier Seitens der Holzimprägnirung und Theerproductenfabrik Jul. Rütgers in Angern anzuschaffende Reservoirwagen mit Bremse bat die Genehmigung des Handelsministeriums erhalten. Diese Reservoirwagen sind für Tbeeröltransporte bestimmt, werden in einer inländischen Fabrik erbaut und nach deren Fertigstellung in den Wagenpark der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingereiht.
[Z. 28.996.]

Ausland.

Indien. (Eisenbahn-Bestrebungen.) Kürzlich erschien eine Deputation von Abgeordneten der Handelskammern und anderer kaufmännischer Corporationen vor dem englischen Staatssecretär für Indien, dem Earl of Kimberley, um bezüglich des Handels mit Indien, Bürmoh und Cbina ibre Wünsche vorzubringen. Seitens des Sprechers der Deputation, des Parlamentsmitgliedes Coddington, wurde darauf hingewiesen, dass Indien bei einer Bevölkerungszahl von 288 Millionen nur etwa 18.000 engl. Meilen Bahnen besitze, es entfällt somit 1 Meile Bahn auf 16.000 Einwohner. Dagegen besitzen die Vereinigten Staaten Amerikas mit ca. 60 Millionen Einwohnern 250.000 Meilen Bahnen, daher dort 1 Meile Bahn auf je 2400 Einwohner entfalle. Auch die Ausdebnung des Eisenbabnbaues nach Bürmoh und gegen China wurde seitens der Deputation lebhaft befürwortet. Die Antwort des Staatssecretärs lautete im Ganzen sehr zurückhaltend. Derselbe wies auf die Schwierigkeiten hin, welchen die indischen Eisenbahnen unterworfen sind, indem dieselben ibren Verpflichtungen gegen englisches Capital in Gold nachkommen müssen. Im Jahre 1884 wurde bestimmt, dass die englische Regierung jährlich einen Betrag von 2,500.000 Pfund Sterling für indische Eisenbahnzwecke widmen darf. Bald darauf wurde diese Summe noch um 1 Million Pfund erhöht, welche Beträge seither stets zur Verwendung gelangten. Im gegenwärtigen Momente sei nicht zu boffen, dass Seitens des Finanzministers grössere Beträge für Indien ins Budget eingestellt werden. Eine weitere Schwierigkeit für die Entwicklung des Handels mit Indien bestehe darin, dass die Verbindung vieler noch einzeln bestehender Bahnlinien zu einem grossen, durchgehenden Netze deshalb behindert wird, weil nicbt alle Bahnen die gleiche Spurweite besitzen. Vorerst müssten die Bestrebungen dahin gerichtet werden, die bestehenden Bahnen für den grossen Verkehr nutzbringend zu machen, was mit verbältnissmässig geringeren Mitteln zu erzielen sein wird. Dennoch lasse die Regierung aucb die Bestrebungen hinsichtlich neuer Bahnlinien nicht ausser Acht; in dieser letzteren Hinsicht könne aber eine rasche Aenderung der Verhältnisse kaum in Aussicbt gestellt werden, soferne nicht Seitens des Landes eine bedeutende Summe zu 2·5 oder 3 pCt. vorgestreckt würde.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerböchster Entschliessung vom 15. Juli allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. geheime Rath, Präsident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Sectionschef Dr. Leon Ritter v. Biliński das Grosskreuz des kgl. württembergischen Friedrich-Ordens und das Grossofficierskreuz des kgl. rumänischen Kronen-Ordens, der Official und Stationsvorstand der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Přibram Philipp Maria Pleschner das Ritterkreuz des päpstlicben St. Sylvester-Ordens, der Capitän des Oesterr. Lloyd Johann Peter Covacich das Ritterkreuz des kgl. italienischen Kronen-Ordens und der Oberinspector der Bozen-Meraner Bahn Robert Gross das Ritterkreuz II. Classe des herzoglicb Anhalt'scben Hausordens Albrechts des Bären annehmen und tragen dürfen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.
Verkebrs-Ausweis pro Juli 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	8098·43	708·34	2844·47	6962·30
Roggen	1766·98	539·17	907·87	1398·28
Gerste	98·14	—	25·75	72·39
Hafer	452·11	206·90	398·41	260·60
Mais	4849·12	1996·12	2397·92	4447·32
Mehl	627·64	722·25	486·75	863·14
Wein	8133·55	56·51	257·67	7932·39
Verschiedenes	914·99	938·57	1079·71	773·85
Zusammen	24940·96	5167·86	8398·55	22710·27
Versicherungswerth fl.	462.050·—	31.400·—	64.300·—	42.9150·—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	51	12	13	50
Versicberungswerth	251.710	45.060	46.640	250.130
Abgesondert übertragene Warrants, St.	5	—	1	4
Versicherungswertb	10.300	—	800	9.500
Lombardbetrag	4.300	—	400	3.900

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Juli 1893				Juli 1892			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	310.034	166.768	210.201	266.601	279.617	172.613	198.631	253.599
Darunter:								
Weizen	87.302	16.633	37.871	66.064	61.313	27.467	57.027	31.753
Roggen	29.954	10.648	7.836	32.766	7.947	24.637	26.878	5.706
Gerste	13.870	3.962	10.463	7.369	38.077	2.078	10.083	30.072
Hafer	25.480	27.104	26.248	26.336	28.958	21.398	25.047	25.309
Mais	78.656	87.263	101.201	64.718	48.939	78.322	61.967	65.294
Hirse	13.414	396	3.279	10.531	8.770	2.572	1.327	10.015
Bohnen	9.461	8.336	7.080	10.717	17.149	2.191	2.370	16.970
Erbsen	2.117	163	785	1.495	549	—	322	227
Malz	3.041	186	1.182	2.045	2.180	1.172	90	3.262
Raps	2.816	775	1.583	2.008	5.571	1.593	337	6.827
Hanfsamen	742	49	202	589	557	27	172	412
Wicken	150	359	457	52	1.619	431	676	1.374
Mehl	12,273	4.312	2.867	13.718	4.846	2.227	2.481	4.592
Kleie	1.542	1.652	2.748	446	4.512	1.122	2.601	3.033
	280.818	161.838	203.802	238.854	230.987	165.237	191.378	204.846
Spiritus	6.314	—	1.002	5.312	5.043	443	—	5.486
Zucker	1.845	100	790	1.155	21.594	2.563	3.265	20.892
Wein	8.291	342	1.018	7.615	7.398	807	1.201	7.004
Oele und Fette	1.148	240	404	984	3.357	754	449	3.662
Sonstige Waaren	11.618	4.248	3.185	12.681	11.238	2.809	2.338	11.709
Mittlere Tagesbewegung . .	14.500 Meter-Centner				14.278 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,899.060	607.460	981.740	2,524.780	3,331.240	825.600	1,176.130	2,980.710

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	32	16	6	42	126	28	37	117
Versicherungswerth . . fl.	200.430·—	86.550·—	31.200·—	255.780·—	498.660·—	89.600·—	87.190·—	501.070·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	7	1	6	9	44	4	9	39
Versicherungswerth . . fl.	33.400·—	29.00·—	31.200·—	31.200·—	228.340·—	12.920·—	14.200·—	227.060·—
Lombardbetrag . . . . fl.	19.802·55	15.237·50	19.140·05	15.900·—	141.647·23	7.957·50	9·452·50	140.152·23

Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz.

Monat Juli 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juli 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Juli 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Juli 1893	Stand am letzten Juli 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	5396·95	416 34	1188·17	4625·12
Darnuter wichtigste Waaren:				
Weizen	703·89	—	0·10	703·79
Korn	2936·965	202·99	520·01	2619·945
Gerste	200·115	—	—	200·115
Hafer	291·86	—	291·86	—
Mehl	184·92	203·05	276·20	111·77
Reis	59·39	—	—	59·39
Zucker	799·71	—	100·00	699·71
Diverse	0·02	—	—	0·02
Zwilche	216·32	—	—	216·32
Kaffee	3·76	—	—	3·76
Maschinen	—	10·30	—	10·30

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juli 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Juli 1893	Znrückgelangt vom ersten bis letzten Juli 1893	Stand am letzten Juli 1893
Lagerscheine:				
Stück	36	3	5	34
Versicherungswerth ö.W. fl.	63.510·—	2.245·—	8500·—	57.255·—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	25	3	5	23
Versicherungswerth ö.W. fl.	51.050·—	2.245·—	8500·—	44.795·—
Lombardbetrag „ „	29.717·—	1.350·—	1800·—	29.267·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Temporärer Anhang zu dem vom 1. September 1892 giltigen Tarife für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina, giltig vom 1. August 1893.

Auf dem Titelblatte des obgenannten temporären Anhanges ist hinter den Worten: „Breslau-Warschauer Eisenbahn" nachzutragen: „jedoch nur dann, wenn die Versandtgegenstände thatsächlich für Futterzwecke Verwendung finden."

Der Frachtbrief muss daher die Erklärung enthalten, dass diese Artikel zu Futterzwecken bestimmt sind.

Wien, am 31. Juli 1893. [633]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlen- und Coaksverkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife vom 1. November 1892.

Am 1. September 1893 gelangt der Nachtrag I zum Ausnahmetarife vom 1. November 1892 für den Niederschlesischen Steinkohlen- und Coaksverkehr von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin nach Stationen der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn und der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält neue Tarifbestimmungen, abgeänderte und neue Frachtsätze.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zu beziehen.

Wien, am 1. August 1893. [634]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien—Lindau und Vorarlberg.

Einführung des Nachtrages V zum Tarife vom 1. Februar 1890.

Mit 1. September 1893 gelangt zu dem vom 1. Februar 1890 giltigen Tarife für den bezeichneten Verkehr der Nachtrag V zur Einführung.

Der Nachtrag enthält einen neuen Ausnahmetarif Nr. 1, für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, sowie von Oelsaaten.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 0·20 Mk. = 10 kr. ö. W. per Stück erhältlich.

Wien, am 2. August 1893. [635]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Tarif-Berichtigung.

Auf Seite 8 des am 1. August 1893 zur Einführung gelangten Nachtrages I zu dem Ausnahmetarife für Getreide, Theil III, Heft Nr. 2 vom 1. September 1890, ist unter:

„1. Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn" der Theilfrachtsatz für Krakau von Mark 0·30 auf Mark 0·28 zu berichtigen.

Wien, am 3. August 1893. [636]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr.

Heft III, Abänderung von Frachtsätzen.

Die im Nachtrag I zum Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr auf Seite 9 (Empfangsstationen der Gruppe B) enthaltenen Theilfrachtsätze nach den nachbezeichneten Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn werden mit Giltigkeit vom 1. September 1893 ab, wie folgt, erhöht:

nach Kismárton-Szárazván (Eisenstadt-Mühlendorf) von 29 auf **29·5** Kreuzer, nach Lajta-Ujfalu (Neufeld) von 23 auf **24** Kreuzer; und nach Sopron (Oedenburg) von 29 auf **31** Kreuzer für 100 kg.

Budapest, am 2. August 1893. [637]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Einführung neuer directer Fahrkarten.

Am 15. August 1893 gelangen in den nachfolgenden Verkehrsbeziehungen zu den nebenstehenden Preisen nach beiden Richtungen directe combinirte Fahrkarten für Personenzüge und ermässigte Züge zur Verausgabung, und zwar:

	II. Classe	III. Classe
	Gulden	
Zwischen Prag St.E.G. und		
Slatinan	3.05	1.53
Chrast	3.35	1.68
Skutsch	3.55	1.78
Hlinsko	4.25	2.13
Chotěboř	4.55	2.28

Wien, am 20. Juli 1893. [638]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Nachtrag VII.) Mit Wirksamkeit vom 1. August 1893 gelangte der Nachtrag VII zur Einführung, welcher anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für rohe Baumwolle enthält.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Knndmachung angefangen.

Bei Liqnidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden znr Decknng der Pnblications- und Liqnidirnngskosten vom Rückvergütnngsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein nnd dasselbe Zngeständniss Bezug habender Theilrechnnngen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: nnd im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liqnidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1562	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kainit ans Position D 15 dee Tarif Theiles I 1. bei Aufgabe in beliebigen Mengen 2. bei Aufgabe in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief, resp. Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum 3. bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Kalnez	Stationen der westlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und Stationen der k. k. priv. Südbahn via Wien	Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Sendungen in ganzen Wagenladungen sind vom Absender, resp. Empfänger auf dessen eigene Kosten auf-, resp. abzuladen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif der betheiligten Eisenbahnen	Verschieden	Zngestandener Frachtsatz pro 100 kg: ad 1. / ad 2. / ad 3.		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die echliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende Februar 1894 vorzulegen sind	Alle selbst durch fremde Bahnlinien getrennte k. k. Staatsbahnstrecken, auf welche die nebenstehende Frachtbegünstigung Anwendung findet, werden für die Frachtberechnung als eine zusammenhängende Strecke betrachtet, wobei für die Strecken der Donau-Uferbahn ab Wien Donau-Uferbahnhof nach Nussdorf die Distanz von 5 km, ab Wien Donau-Uferbahnhof nach Penzing die Distanz von 31 km zn Grnnde gelegt wird

I. Frachtsätze der Classe A / Frachtsätze dee Ausnahmetarifes I — 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km

II. Frachtsätze der Classe A / „ „ „ C

Für 1—300 km	0·24 Heller
„ 301—500 „	0·22 „
„ jeden weiteren km über 500 km	0·20 „
pro 100 kg und 1 km	

III. kr.

III. Rücksichtlich der nachbenannten Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, n. zw.:

von	nach	ad 1.	ad 2.	ad 3.
Oswięcim	Wien K.F.N.B.	118·5	51·3	34·8
Oswięcim	Wien Donau-Uferbahnhof	119·3	51·6	35·1

IV. kr. / kr.

IV. Rücksichtlich dsr Wiener Verbindnngsbahn:

von	nach	kr.	kr.
Wien K.F.N.B.	Wien S.B. (Matzleinsdorf)	4	3

I. Rücksichtlich der Strecke Kalnsz—Oswięcim und der im Localtarifs der k. k. österr. Staatsbahnen vom 15. Jänner 1893, Heft 1, Abschnittt A, B und D angefährten Linien

II. Rücksichtlich der österr. Strecken der k. k. Südbahn-Gesellschaft ab Wien (Matzleinsdorf)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1563	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenbahnschwellen russischer Herkunft	Brody transit für Sendungen von a) Radziwilow loco b) anderen russischen Stationen	Oswięcim	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für den Tarif im Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenz-Verkehre bestehenden Bestimmungen. Sendungen müssen an eine Dienststelle der preussischen Staatsbahnen adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	a) 48·— kr. b) 48·— kr.	a) 46·16 kr. b) 45·30 kr.	a) 1·81 kr. b) 2·70 kr.	Im Kartirungswege		
1564	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Oswięcim	Budapest: Donauufer-Frachtenbahnhof, Josefstadt, Kelenföld, Leopoldstadt und Westbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. November 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Tarif	153·8 kr.	Besteht kein directer Tarif	Im Kartirungswege		
1565	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Reis, ungeschält	Roveredo	Salzburg	a) Aufgabe in jedem Gewichte Frachtzahlung für mindestens b) 5000 kg c) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	kr. 166 166 127	kr. a) 130 b) 130 c) 96	kr. 36 36 31	Im Kartirungswege		
					Linz				195 195 150	a) 174 b) 174 c) 131	21 21 19			
			Reis, geschält		Salzburg				166 166 157·5	a) 130 b) 130 c) 128	36 36 29·5			
					Linz				195 195 183·5	a) 174 b) 174 c) 168	21 21 15·5			
					Wels Gmunden St. Pölten Steyer				190 186 217 203	a) 168 a) 163 a) 207 a) 185	22 23 10 18			
1566	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Häringe	Stettin	Kaschau	Zahlung der Fracht nach dem factisch. Gewichte, in minimo aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Deutsch-Oesterr.-Ung. Seebafen-Verband		3·68 Mark		Im Kartirungswege		
1567	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Thonerde, lose oder in Säcken verpackt	Zásmuk	Prag St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 25·6	kr. 17·7	kr. 7·9	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
					Prag St.E.G. Hrabovka trs.				26·6	17·7	8·9			
					Aussig St.E.G.				45·4	30·9	14·5			
					Pardubic St.E.G.				28·2	19·9	8·3			
					Halbstadt St.E.G.				50·9	36·2	14·7			
					Bubna St.E.G.				26·1	17·7	8·4			

Fortlaufende Nr.	1568	1569	1570
Die Publication erfolgt von der / und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	S ü d b a h n - G e s e l l s c h a f t	Südbahn-Gesellschaft
	Betheiligten Verwaltungen	Am Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehr über Triest nnd Finme (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export aus Oesterreich-Ungarn betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Barcs-Pakračer Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Braunkohle	Glaswaaren, als: Hohlglaswaaren aller Art (auch in Verbindung mit nnedlen Metallen oder in Geflechten), anch Glasballons, nur wenn verpackt	Hohlglas in Kisten, Körben, Steigen etc., auch einfach in Stroh verpackt nnd lose verladen, dann jedoch ohne Garantie für Bruch	Brennholz
für die Transportstrecke: von	Teplitz Ullersdorf Dux Schwaz-Kuttowitz Brüx Triebschitz Dux-Ladowitz		Böhm.-Leipa	Pivnica
für die Transportstrecke: nach	L i b š i c	Piräns, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel, Burgas, Varna, Galatz/Braila (im Sommer) nnd Küstendje (im Winter)	Finme	Triest S.B.
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**400 Tonnen.** Anfgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Wagen und Frachtbrief. — Einhaltung der Bestimmnngen des nebenbezogenen Verbandstarifes	**Anflieferung von mindestens 1000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Fracbtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die einschlägigen Tarifbestimmnngen
und gilt in der Zeit	Vom 1. September 1893 bis Ende December 1893	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1893, bezw. bis zur Einführnng im Tarifwege		Bis Ende December 1893
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Directer Tarif vom 1. April 1890	Tbeil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Levantetarifes über Trieet nnd Finme (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. Jänner 1892	Tarif für den Süd-Nordöstorr.-Ungar. Eisenbabnverband vom 1. Jänner 1892	Localtarif der Barcs-Pakracer Eisenbahn, bezw. Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband, Tbeil II, Heft 2
Frachtsatz per 100 kg	28·3 27·1 27·9 28·9 27·9 29·2 27·9	Directe Frachtsätze bestehen nicbt	270 241	76·4 kr. ö. W. incl. ungar. Steuer
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	26·0 26·0 26·0 27·0 26·0 27·3 26·0		217 210	65·0 kr. ö. W. incl. nngar. Steuer
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	0·3 1·1 1·9 1·9 1·9 1·9 1·9	Verschieden	53 31	11·4 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im K a r t i r u n g s w e g e		Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende, babnämtlich beglanbigte Dnplicat-Frachtbriefe, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1894 vorzniegen sind			Gegen auf schliessende Firma als Anfgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längeteus drei Monate nach Ablauf der Begünstignngsdauer in Vorlage gebracbt werden mnssen
Besondere Bemerkungen	Kohlensendungen von Türmitz nnd Prödlitz-Ladepunkt, Karbitz, Schönfeld und Mariascbein nach Libšic werden in das Qnantnm von 400 t eingerechnet			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1571	**Südbahn-Gesellschaft**		Blauöl und Grünöl	Triest Südbahn und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen, bezw. bei Verwendung von Reservoirwagen das Füllen und Entleeren hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Ansnahmetarif vom 1. September 1892	Kreuzer ö. W. 142	114	28	Im Kartirungswege		
		Königl. Ungar. Staats-Eisenbahnen			Budapest Südbahn			Tarif für den Ung.-Adriatischen Eisenbahn-Verband vom 25. Mai 1891	149	100	49			
1572	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Porzellanmasse, in pressfeuchtem Zustande und in Säcken verpackt	Carlsbad	Prag (Bubna)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	Kreuzer ö. W. 92·0	65·8	26·2	Im Rückvergütungswege	Behufs amtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich bezügliche Firma als Vereendorin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1894	Bei Nichteinhaltung der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet
					Prag (Smichow)				93·5	66·9	26·6			

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums, unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	Bezeichnung der Verkehrsrelation: nach	Besondere Bemerkungen
13 vom 2. Februar 1893	298	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zinkblech	Oswiecim	Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Josefstadt, Leopoldstadt, Westbahnhof, Kelenföld	
59 vom 25. Mai 1893	1169	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen zugleich Namens der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Tuchwaaren	Bielitz	Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Josefstadt, Leopoldstadt und Westbahnhof	
			Wolle	Budapest-Josefstadt, Donauufer-Frachtenbahnhof, Leopoldstadt und Westbahnhof	Bielitz	Die bezüglichen Kartirungsfrachtsätze werden sämmtlich mit 31. August 1893 ausser Kraft gesetzt, und werden die betreffenden Sendungen hinfort auf Grund des Tarifes, Theil II, Heft 1 für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschafts-Verkehr, giltig vom 1. September 1893, zu den bezüglichen billigeren Taxen der directen Tarifes abgefertigt

Bräuer & Janke

Wien 1/1 Tegetthoffstrasse 7 (Kärntnerhof.)

Schutzmarke

Fabrik chirurgischer Verbandstoffe, Rettungskästen, Tragbahren, Sanitäts-Geräthschaften, Bandagen orthopädischer Apparate und künstlicher Extremitäten. Lager chirurgischer Instrumente, Papiermaché-Artikel, Chirurgische Hart- und Weichgummi-Waaren.

Prämiirt Grenoble 1892 für **Rettungs-** und **Sanitätswesen.**

Klinischer Katalog mit über 1000 Illustrationen gratis und franco. (362)

Fabrikslager: Hernals, Karlsg. 19. | Die Parquetten-, Friesbrettel- und Fussboden-Fabrik von | Comptoir und Niederlage: Gumpendorferstr. Nr. 58 a

G. DOLLINAR, WIEN

empfiehlt ihr grosses Waarenlager von **fertigen Parquetten** in grosser Auswahl an Mustern, und zwar **fournirt** und **massiv,** sowie von **eichenen amerikanischen Friesbretteln** in beliebigen Dimensionen. Dann weiche Lärchen- und Buchen-Schiffböden unter Garantie für Trockenheit wie auch solider Ausführung. **Nach Wunsch wird von uns sowohl in Loco, wie auch in der Provinz die Fussbodenlegung zu billigen Preisen übernommen.**

Preiscourants und Musterkarten gratis. (330)

WILHELM NOWOTNY'S

Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei

Lieferant der k. k. Staatsbahnen

WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33

empfiehlt sich den (363)

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

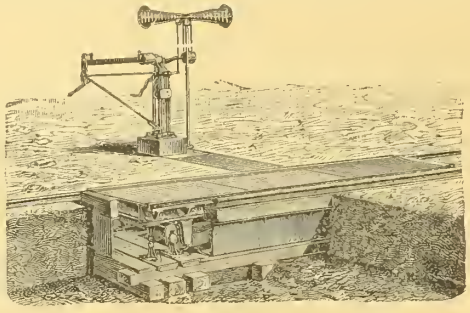
C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

Centrale: Wien, I. Bez., Kärnthnerring Nr. 1.

Filiale: Budapest, Andrássystrasse Nr. 1.

Erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage o h n e Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Maschinen- & Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,

Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,

Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen

aller Gattungen,

Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (335)

Patronen und Geschosse.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Döbling bei Wien.

Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (312)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.

Waggon-Oefen 566 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine „Helios".

Absolut rauchverzehrende „Calorifères".

Central-Heizungen aller Systeme.

Federhalter

in jeder Preislage und in unübertroffener, solidester Ausführung empfehlen neben ihren altbewährten Fabrikaten in

Stahlschreibfedern

CARL KUHN & CO.

WIEN.

Zu beziehen durch alle Schreibrequisiten-Handlungen. (371)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 91. **Wien, 8. August 1893.** **VI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Gemischte Pruth-Commission. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Salzkammergut-Localbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat mit dem Erlasse vom 2. Juni 1893, Z. 23.398, in Abänderung der in den Concessions-Bedingnissen vom 30. Jänner 1890 zu der A. h. Concessions-Urkunde vom 13. Jänner 1890, R.-G.-Bl. Nr. 15, mit 20 km festgesetzten Maximal-Fahrgeschwindigkeit, welches Geschwindigkeits-Maximum rücksichtlich der Strecke Ischl—Strobl schon mit dem Erlasse vom 7. April 1891, Z. 15.607, auf 25 km per Stunde erhöht wurde, nunmehr die Maximal-Fahrgeschwindigkeit nicht nur in dieser Strecke, sondern auch in jener von Salzburg nach Mondsee mit 30 km festgesetzt.

Von dieser Genehmigung sind ausgeschieden jene Streckentheile, in welchen sich Bögen unter 180 m Radius befinden, ausserdem die Strecken vom Personenbahnhofe Salzburg bis zu dem Rangirbahnhofe in Itzling, dann von km 35·0/1 bis zur Station Mondsee.

In der neu eröffneten Strecke Strobl—St. Lorenzen ist die Fahrgeschwindigkeit vorläufig auf 25 km festgesetzt und kann selbe mit Beginn der Sommer-Fahrordnung 1894 auf 30 km per Stunde erhöht werden.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Lundenburg der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis zur ungar. Landesgrenze bei Broczko.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Redacteur Adolf Fekete in Budapest die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Lundenburg der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis zur ungar. Landesgrenze bei Broczko im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von neun Monaten ertheilt.

Wien, am 19. Juli 1893. Z. 32.994.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von einem Punkte der projectirten Eisenbahn Laun—Leitmeritz—Böhm.-Leipa bei Budyn abzweigende, über Jenšovic, Melnik, Mšeno, Unter-Cetno, Jungbunzlau, Unter-Bautzen, Sobotka und Jičin nach Alt-Paka führende Bahnverbindung mit einer Abzweigung von dieser Hauptlinie nach Mšeno.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Stadtrathe der kgl. Stadt Jungbunzlau im Vereine mit den Bezirksausschüssen von Lomnic, Jičin, Sobotka, Jungbunzlau, Weisswasser, Melnik und Libochowic, sowie mit der Vertretung der Verwaltungscommission des Bezirkes Raudnitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von einem Punkte der projectirten Eisenbahn Laun—Leitmeritz—Böhm.-Leipa bei Budyn abzweigende, über Jenšovic, Melnik, Mšeno, Unter-Cetno, Jungbunzlau, Unter-Bautzen, Sobotka und Jičin nach Alt-Paka führende Bahnverbindung mit einer Abzweigung von dieser Hauptlinie nach Mšeno im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 19. Juli 1893. Z. 11.009.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Borki wielkie der k. k. Staatsbahnen über Chodaczków, Skałat, Krzywe, Zarubińce nach Grzymałów.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Grafen Leon Pininski, Reichsraths-Abgeordneten, im Vereine mit Felix Grafen Bolesta-Kozibrodzki, Sigismund Freiherrn von Romaszkan, Wenzel und Michael Grafen Baworowski, Johann Vivien de Chateaubrun und Dr. Moriz Rosenstock die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Borki wielkie der Staatsbahnlinie Krasne—Podwołoczyska über Chodaczków, Skałat, Krzywe, Zarubińce nach Grzymałów im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 12. Juni 1893. Z. 29.077.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 2. August 1893, Z. 40.320, betreffend Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Russland.

Das kais. russische Ministerium der Verkehrsanstalten (Abtheilung Eisenbahn-Departement) in St. Petersburg hat mit Schreiben vom 3./15. Juli dem Centralamt für den internationalen Eisenbahn-Transport in Bern mitgetheilt, dass die unter Nr. 33 in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen Russlands aufgeführte Kursk-Kiew-Eisenbahn von nun an den Namen Kiew-Woronesch-Eisenbahn führen wird.

Das Centralamt hat mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 27. Juli d. J. gemäss Artikel 58 des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Staaten von dieser Aenderung Nachricht gegeben.

Wien, am 2. August 1893.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 2. August 1893, Z. 40.306, betreffend die vom Centralamte in Bern an die Vertragsstaaten versendete Zusammenstellung der eingegangenen Mittheilungen über die im Art. 2 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 erwähnten Gegenstände, auf welche dieses Uebereinkommen keine Anwendung findet.

(Fortsetzung der Listen vom 22. Februar, 19. April, 8. und 28. Juli 1893, Verordnungs-Blatt Nr. 27, 48, 80 und 88.)

Schweiz.

2. Gegenstände, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen.

Für die Eisenbahnen der Schweiz erscheint es im Allgemeinen weder thunlich noch möglich, ein erschöpfendes Verzeichniss aller derjenigen Güter aufzustellen, welche wegen ihres Gewichtes, Umfanges oder ihrer sonstigen Beschaffenheit sich zum Transport nicht eignen. Man muss sich darauf beschränken, allgemein festzustellen, dass Güter, welche

1. in untheilbarem Gewichte, das die Tragfähigkeit der Wagen überschreitet;
2. die Ladeprofile überschreiten;
3. zur Verladung und Entladung besondere Vorrichtungen erfordern, die auf der Versandt- oder Empfangsstation nicht vorhanden sind und nicht beschafft werden können;
4. nur auf besonders construirten Wagen verladen werden können;
5. zur Verladung mehr als einen Schutzwagen erfordern,

auf den schweizerischen Eisenbahnen nicht zur Beförderung gelangen können.

Für die folgenden Unternehmungen sind zudem noch nachstehende besondere Vorschriften zu beachten:

Rorschach-Heiden-Bahn.

Lebende Thiere, ausnahmlich begleitete Hunde, werden auf dieser Bahn weder in Einzelsendungen noch in Wagenladungen befördert.

Brünigbahn (im Betrieb der Jura-Simplon-Bahn).

a) Gegenstände, zu deren Verladung mehr als ein Wagen erforderlich ist, sind vom Transporte unbedingt ausgeschlossen, wenn die Verladung auf Schemelwagen geschehen müsste;
b) Gegenstände, zu deren Verladung ein Wagen unter Verwendung von Schutzwagen ausreicht, können zum Transport zugelassen werden, wenn:
   aa) die einzelne Wagenachse mit höchstens 5 t belastet wird;
   bb) die Ladung in keinem Falle um mehr als 4 m über die Puffer des beladenen Wagens hinausragt. Ladungen, die über die Mitte des Schutzwagens hinausragen, sind vom Transporte vollständig ausgeschlossen.
c) Die höchst zulässige Länge der auf offenen Wagen beförderten Gegenstände beträgt 14 m.

Visp-Zermatt-Bahn (im Betriebe der Jura-Simplon-Bahn).

a) Die Maximalbelastung einer Achse darf 6 t nicht überschreiten.
b) Gegenstände, deren Maximallänge 14 m übersteigt, sind vom Transporte ausgeschlossen.

Wien, am 2. August 1893.

Gemischte Pruth-Commission.

In der am 29. Mai a. St. unter Vorsitz des österreichisch-ungarischen Delegirten, k. u. k. Generalconsul Ritter von Gsiller abgehaltenen Commissionssitzung wurde zunächst der an Stelle des ausscheidenden Herrn von Balaceano neu ernannte rumänische Delegirte General E. Pencovici begrüsst. Sodann gelangten der Bericht des Commissions-Ingenieurs V. Toncourt über den Baufortschritt im Jahre 1892 und das Bauprogramm für das Jahr 1893 zur Verlesung. Dem ersteren ist zu entnehmen, dass sowohl die Erhaltungsarbeiten im unteren, bereits regulirten Pruthlaufe als auch die neuen Correctionsbauten in der oberen Stromstrecke alsbald nach dem Abgange des Eisstosses und der Hochwässer energisch in Angriff genommen und trotz verschiedener Schwierigkeiten bis zum 12. August v. J. fortgesetzt wurden. Wie mühevoll sich die Arbeiten im Obertheile des Pruth gestalten, in wie verwahrlostem Zustande sich diese Stromstrecke befindet, dafür sei als Beispiel angeführt, dass an einer einzigen, kaum 100 m langen Strecke oberhalb des Dorfes Macaresci ein schwimmender Krahn der Commission mehr als drei Wochen festgehalten wurde und erst nach Hebung, bezw. Sprengung des 137. im Strombette liegenden Baumstammes eine Fahrrinne hergestellt werden konnte. Aehnliche Verhältnisse fanden sich unterhalb der Ortschaft Prisecani vor, wo durch Taucher eine Reihe von Hindernissen gesprengt werden musste, damit die Baggerschiffe überhaupt an die Arbeitsstellen gebracht werden konnten. Auch die Arbeiten an den Stromufern gingen nur langsam vor sich, indem die Anrainer es nahezu überall unterlassen hatten, für die Reinhaltung der Ufer und die Abräumung des Leinpfades zu sorgen. Trotz aller dieser Hindernisse gelang es, die Flussreinigung bis zum Dorfe Prisecani, also 30 km oberhalb des Ausgangspunktes der Arbeiten und 70 km oberhalb Nemtzeni, die Ufersäuberung aber bis Medeleni, 20 km oberhalb Ungheni und 120 km oberhalb Nemtzeni vorzutreiben, als der Ausbruch der Cholera und die zum Schutze gegen die Verbreitung der Seuche ergriffenen Massnahmen die Commission nöthigten, am 12. August die Einstellung aller Arbeiten zu verfügen. Das bereits in Verwendung stehende Arbeitsmaterial wurde demgemäss zunächst provisorisch dort, wo es eben benützt wurde, untergebracht und im geeigneten Zeitpunkte in einen gesicherten Winterstand überführt, während das in der Bukowina neu hergestellte, darunter ein kleiner schwimmender Holzkrahn in Hlinitza nächst Czernowitz eingestellt werden musste.

Die Gesammtarbeiten des Jahres 1892 bestanden:

1. an Studien und Aufnahmen in Wasserstandsbeobachtungen während der ganzen Schiffahrtssaison (22. März bis 28. November) und Anfertigung des bezüglichen Diagrammes, aus welchem hervorging, dass für Schiffe von 5′ (engl.) Tauchtiefe 108 Fahrtage gezählt wurden, in der Erhaltung der Kilometerzeiger zwischen Nemtzeni und Falciù, der Aufnahme eines genauen Planes der beschädigten Uferstelle bei Ungheni nebst den einschlägigen Arbeiten und der Ausarbeitung des Projectes für den dortselbst geplanten Durchstich, in der Aufnahme einer Skizze der vierten Flusssection (Ungheni—Nemtzeni) unter Angabe der Hindernisse, des Striches des Thalweges wie der Wassertiefen an den schwierigen Stellen;
2. an Flussreinigungsarbeiten in der Sprengung, bezw. Hebung von 58 Piloten, welche verstärkt durch Steine, Ueberreste alter Mühlendämme bildeten, in der Sprengung von 25 m³ Felsen, sowie in der Sprengung, bezw. Hebung von 2107 versunkenen Baumstämmen und von 203 untergegangenen Wurzelstöcken;
3. an Uferräumungsarbeiten in der Beseitigung von drei alten Mühlendämmen, 2642 Baumstämmen und 2973 Wurzelstöcken am oberen Pruth, dann von 37 Baumstämmen, 232 Wurzelstöcken und 18 Piloten im unteren Stromlaufe. Aufgewendet wurden für diese Arbeiten insgesammt 81.839 Frcs.

In das Bauprogramm für 1893 wurde die Flussreinigung in der Strecke Prisecani—Sculeni (140 km oberhalb Nemtzeni), mehrere Correctionsbauten bei Salageni, Grozesci und Zberoea, der Durchstich bei Ungheni, die Uferräumung zwischen Medeleni und den grossen Waldungen bei Bivolari (200 km oberhalb Nemtzeni), die Vollendung der im letzten Blatte 1892 nicht ganz fertig gewordenen Skizze der Stromstrecke Ungheni—Nemtzeni, der Beginn der Arbeiten für die Generalkarte des Pruth (im Massstabe 1 : 100.000), einzelne Sondirungen und sonstige hydrometrische Arbeiten im Unterlaufe des Pruth, sowie die nothwendigen Erhaltungsarbeiten in der bereits regulirten Stromstrecke, darunter die Vertiefung der Fahrrinne bei der Barre in Slobozia Oancei aufgenommen. Das Erforderniss für diese Bauten wurde mit 116.800 Frcs. veranschlagt.

Die Commission genehmigte sowohl den Baubericht für das Vorjahr als das Bauprogramm für 1893 und ebenso den vom Bauleiter im Interesse des Schiffahrtsbetriebes und der Erleichterung der Frachtberechnungen erstatteten Vorschlag: in Galatz täglich den Wasserstand an den Pegeln zu Ungheni, Tranceni und Falciù notiren, ausserdem aber auch jedes aus der Bukowina gemeldete Hochwasser verlautbaren zu lassen.

Nach Erledigung der technischen Fragen ging die Commission zur Erörterung der finanziellen Gebahrung über. Das Budget für das Jahr 1892 wurde mit 129.399 Frcs. 40 Cts. in den Einnahmen und 105.219 Frcs. 40 Cts. in den Ausgaben richtiggestellt, ergibt somit einen Ueberschuss von 24.180 Frcs. Von den Einnahmen entfallen 78.600 Frcs. auf die 3. Rate der von den drei Uferstaaten für die Flussregulirung zwischen Nemtzeni und Nowosielitza bewilligten Subvention, 34.031 Frcs. 50 Cts. auf Eingänge an Schiffahrtstaxen, 16.070 Frcs. auf einen Vortrag aus dem Vorjahre, 156 Frcs. auf Eingänge für Inscriptionscertificate, 479 Frcs. 40 Cts. auf Activzinsen, 62 Frcs. 50 Cts. auf den Erlös für verkaufte Pläne und Reglements. Unter den Ausgaben fungirt der administrative Dienst mit 7011 Frcs. 85 Cts., und zwar das Secretariat mit 2301 Frcs. 45 Cts., die Druckkosten mit 430 Frcs. und die Schiffahrtscassa mit 4280 Frcs. 40 Cts., der technische Dienst mit 81.839 Frcs., darunter 10.000 Frcs. für den leitenden Ingenieur, 3160 Frcs. 90 Cts. für Studien und Aufnahmen, 29.500 Francs für Flussreinigung, 16.217 Frcs. 55 Cts. für Uferabräumung, 7335 Frcs. 25 Cts. für Materialerhaltung und Erneuerung, 3650 Frcs. 90 Cts. für die schwimmenden auch zu Wohnzwecken benützten Bauwerke, 1063 Frcs. 95 Cts. für Sprengstoffe, 6992 Frcs. 15 Cts. für den Schleppdienst, 3898 Frcs. 45 Cts. für verschiedene Auslagen. Die sonstigen kleineren Auslagen beliefen sich auf 987 Frcs. 55 Cts., die gewährten Vorschüsse auf 3260 Frcs.

Für das Jahr 1893 wurden die Einnahmen mit 142.980 Frcs., das Erforderniss mit 137.380 Frcs. angenommen, daher ein Ueberschuss von 5594 Frcs. erwartet. Die präliminirten Eingänge zerfallen in die 4. Subventionsrate der Uferstaaten für die Stromregulirung zwischen Nemtzeni und Nowosielitza, die mit 40.000 Frcs. angesetzten Eingänge der Schiffahrtscassa, den Vortrag ex 1892 per 24.180 Frcs. und die Eingänge an Aichgebühren per 200 Frcs., die Ausgaben in 7920 Frcs. für den administrativen Dienst, 116.200 Frcs. für nautisch-technische Angelegenheiten und 13.260 Frcs. für verschiedene Bedürfnisse.

Endlich lag der Commission auch die Schiffahrts-Statistik des Pruthes für 1892 vor. Danach sind im genannten Jahre aus dem Pruth in die Donau insgesammt 472, darunter 437 griechische, 33 rumänische und 2 türkische Schiffe, ferner 184 Holzzüge übergetreten. Von diesen Fahrzeugen kamen aus der untersten Flusssection Mündung — Rogojeni 116 Schiffe mit zusammen 8109 t mit voller oder wenigstens mehr als halber Ladung, 2 Schiffe zu 214 t mit weniger als halber Ladung, aus der zweiten Section Rogojeni — Falciù 137 Schiffe mit 11.302 t und voller oder wenigstens mehr als halber Ladung, 2 Schiffe zu 150 t mit weniger als halber Ladung, 5 Schiffe mit 404 t in Ballast, aus der dritten Section Falciù—Ungheni 207 Schiffe mit 18.059 t und voller oder mehr als halber Ladung, 2 Schiffe mit 240 t und weniger als halber Ladung, aus der vierten Section Ungheni — Nemtzeni 1 vollbeladenes Schiff mit 2765 t und sämmtliche 184 Holzzüge. Stromaufwärts übergingen aus der Donau in den Pruth 284 Fahrzeuge, darunter 261 griechische, 22 rumänische, 1 türkisches. Von diesen Fahrzeugen waren bestimmt nach der ersten Flusssection 1 zu 63 t mit weniger als halber Ladung, 14 mit 99 t in Ballast, nach der zweiten Flusssection 5 mit 424 t und weniger als halber Ladung, 259 mit 21.114 t in Ballast, nach der dritten Flusssection 4 mit 389 t und nahezu voller Ladung, 1 mit 135 t und weniger als halber Ladung. An Waaren wurden verschifft aus den Pruthstationen 582.755 hl Mais, 44.536 hl Weizen, 119.177 hl Roggen, 210.035 hl Gerste, 4568 hl Leinsamen, 7200 kg Käse, 558.000 kg Brennholz, 1157 t Sand und Kies. Hievon kamen aus der ersten Flusssection 101.335 hl Mais, 11.619 hl Weizen, 15.256 hl Roggen, 28.484 hl Gerste, 7200 kg Käse, 558.000 kg Brennholz, 1157 t Sand und Kies; aus der zweiten Flusssection 131.197 hl Mais, 36.489 hl Weizen, 54.981 hl Roggen, 67.575 hl Gerste, 720 hl Leinsamen; aus der dritten Flusssection 293.247 hl Mais, 6428 hl Weizen, 48.940 hl Roggen, 113.976 hl Gerste, 3848 hl Leinsamen; aus der vierten Flusssection 56.976 hl Mais. Angefahren wurden in den Pruthplätzen bergwärts 2000 hl Mais, 380.042 kg verschiedene Waaren, 15.000 kg Erdäpfel, 33.750 kg Mehl, und zwar in der ersten Flusssection 15.000 kg Erdäpfel, in der zweiten Flusssection 92.463 kg verschiedene Waaren und 33.750 kg Mehl, in der dritten Flusssection 287.579 kg verschiedene Waaren.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Monfalcone - Ronchi - Cervignano. (Bauconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 4. bis 11. April durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich der beiden Theilstrecken von km 0·0 bis 6·5 und von km 10·0 bis 14·8/9 der Localbahn nebst der weiters projectirten Schleppbahn von Monfalcone zum Hafen Rosega, ferner der Erweiterung der Anschlussstation Monfalcone, dann der Herstellung eines zweiten Geleises in der Strecke km 13·5/6 bis 15·2/3 der Südbahnlinie Nabresina—Cormons, wurde der Bauconsens ertheilt.
[12. Juli, Z. 25.690.]

Bukowinaer Localbahnen. (Stationserweiterungsbauten in Nowosielitza.) In der Station Nowosielitza gelangen folgende Hochbauherstellungen zur Ausführung: ein Aufnahmsgebäude, ein hölzernes Frachtenmagazin mit zwei Etagen, eine hölzerne Umladerampe, eine Waggonbrückenwaage sammt Waaghäuschen, ein Heizhaus für zwei Maschinen sammt Reservoirgebäude, ein Wasserstationsbrunnen, ein Magazinsanbau, ein Wohngebäude für Bahn- und Staatsbedienstete, eine Weichenwächterhütte und eine Locomotiv-Drehscheibe.
[Z. 37.594, 35.660, 36.273.]

— (Linie Hliboka—Berhometh: Verlängerung des Nebengeleises in der Station Panka.) Mit Rücksicht auf den starken Brennholzverkehr wird das Nebengeleise in der Station Panka der Localbahn Hliboka-Berhometh um 86·3 m verlängert. [8. Juli, Z. 20.393.)

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Haltestelle Simmering für Arbeiter.) In km 2·9 der Strecke Wien—Stadlau wird zur ausschliesslichen Benützung für die in der Hauptwerkstätte in Simmering beschäftigten gesellschaftlichen Bediensteten eine Haltestelle errichtet. [11. Juli, Z. 31.939.]

— (Einleitung von Hochquellenwasser am Bahnhofe in Wien.) In die Heizhäuser Nr. I und III und in die Reparaturswerkstätte, dann in das Material-Hauptmagazin am Bahnhofe in Wien erfolgt die Einleitung von Hochquellenwasser.
[19. Juli, Z. 33.201.]

— (Uferschutzversicherung nächst der Station Ouval.) In km 387·1/2 nächst der Station Ouval wurde anlässlich der Seitens des Zuckerfabriksbesitzers in Ouval Riedl von Riedenstein ausgeführten Regulirung des Ouvaler Baches eine 4·15 m lange Uferschutzmauer auf Bahngrund ausgeführt.
[6. Juli, Z. 30.435.]

— (Linie Wien—Bruck a/d. Leitha: Erweiterung der Nutzwasserleitung in der Hauptwerkstätte in Simmering.) Zum Zwecke der Erhöhung der Feuersicherheit wird die Nutzwasserleitung in der Hauptwerkstätte Simmering durch zweckmässige Verbindung von sechs Feuerwechsel erweitert.

— (Linie Wessely—Strassnitz: Erweiterung der Station Strassnitz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Station Strassnitz der Linie Wessely—Strassnitz für den 8. August anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 595/Präs.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Ergänzung der Bestimmungen über den Vorgang bei Beförderung von Zügen mit Vorspann-Locomotiven und bei Leerfahrten mit zwei geheizten Maschinen.) Die Südbahn-Gesellschaft hat die für ihr Locomotivpersonale bestehenden Bestimmungen über den Vorgang bei Beförderung von Zügen mit Vorspann-Locomotiven und bei Leerfahrten mit zwei geheizten Locomotiven durch folgende Zusätze ergänzt: „Bei Verwendung einer Vorspann-Locomotive mit Vacuumbremse, sowie wenn die Vacuumbremsrohrleitungen der Zugs- und der Vorspann-Locomotive verkuppelt sind, ist die Bremsleine nur mit der Vacuumbremse der Zugslocomotive zu verbinden. Wird ein Zug mittelst Vorspann-Locomotive befördert oder verkehren zwei geheizte Locomotiven zusammen, so muss, wenn beide Locomotiven mit der Vacuumbremse und eine derselben mit der Verlängerung der Vacuumbremsrohrleitung nach vorne versehen sind, die letztere, falls nicht für einzelne Fälle abweichende Bestimmungen bestehen, als Zugslocomotive verwendet werden, und es sind die Vacuumbremsrohrleitungen beider Locomotiven mit einander zu verkuppeln. Das Bremsen der Züge bei der Fahrt auf Gefällen oder bei der Einfahrt in die Stationen und Haltestellen, bezw. zum Anhalten hat auch in diesem Falle vom Führer der Zugslomotive zu erfolgen. Bei der Vorspann-Locomotive darf die Vacuumbremse — Gefahrmomente ausgenommen — nur mässig angewendet werden. Bei Fahrten mit zwei Loco-

motiven ist die Geschwindigkeitsgrenze jener Locomotive massgebend, welche die niedrigere Geschwindigkeitsgrenze hat. Bei Schnellzügen, welche von zwei Locomotiven geführt werden, ist die grösste zulässige Geschwindigkeit 60 km per Stunde. In den Fahrordnungshüchern sind jene Fahrzeiten, welche eine grössere Geschwindigkeit als 60 km per Stunde ergeben, mit einem Sternchen bezeichnet. Die erläuternde Bemerkung hiezu enthält die Bestimmung, dass diese Fahrzeiten um je eine Minnte verlängert werden müssen, sobald der Zug mit zwei Locomotiven geführt wird. Bei Zügen, welche mit Vorspann-Locomotiven verkehren, ist es gestattet, dass sowohl die Zugs-, als auch die Vorspann-Locomotive mit Locomotivschneepflügen ausgerüstet werden. Wird eine mit Locomotivschneepflug versehene Locomotive zum Zwecke der Freimachung von Bahnstrecken verwendet, so ist es nicht gestattet, eine zweite Locomotive beizugeben, um etwa die Wirkung der mit dem Locomotivschneepfluge ausgerüsteten Locomotive zu erhöhen.“ Diese Ergänzungen wurden von der k. k. General-Inspection genehmigt. [17. Juli, G.-I.-Z. 9468.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Umänderung des Namens der Personenhaltestelle Dorf Altstadt.) Die zwischen den Stationen Neschwitz und Tetschen gelegene Personenhaltestelle Dorf Altstadt führt seit 1. August 1893 den Namen Altstadt bei Tetschen. [Z. 40.993.]

Bozen - Meraner Bahn. (Annahme ausländischen Silbergeldes als Zahlung.) Ueber eine Anfrage der Bozen-Meraner Bahn, ob dieselbe mit Rücksicht auf vorkommende Cursverluste verpflichtet sei, ausländisches Silbergeld als Zahlung anzunehmen, wurde derselben eröffnet, dass dieselbe Mangels eines unmittelbaren Anschlusses des gesellschaftlichen Bahnunternehmens an eine ausländische Nachbarbahn, im Sinne des § 8 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements nicht verhalten werden kann, ausländisches Silbergeld als Zahlung anzunehmen, sofern die genannte Bahngesellschaft sich hiezn, um einem diesfalls hervortretenden Bedürfnisse zu genügen, nicht etwa freiwillig bereit finden sollte. [15. Juli, Z. 35.647.]

Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn - Betriebs-Direction Lemberg):

3. August. Auf der Schleppbahn Wama—Russ.-Moldawitza wurde am 31. Jnli in der Strecke Russ.-Moldawitza—Dragosza wegen Unterwaschung des Bahnkörpers und eines Objectes der Gesammtverkehr voraussichtlich auf zehn Tage eingestellt. Strecke Dragosza—Wama fahrbar.

Nachrichten aus Ungarn.

Ungarische Eisenbahnen. (Betriebsergebnisse im Jahre 1892.) Die Anzahl der Ungar. Eisenbahnen ersten Ranges betrug im Jahre 1892 nnr mehr sieben, weil die mit 1. Jänner 1891 verstaatlichten ungar. Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche im Jahre 1891 von den Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen rechnungsmässig noch getrennt und daher als selbstständige Bahn zu betrachten waren, im Jahre 1892 mit den letztgenannten Bahnen auch diesbezüglich vollständig vereinigt wurden. Die Arad-Temesvárer Eisenbahn ist zwar gelegentlich der Verstaatlichung der nngar. Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, u. zw. auch vom 1. Jänner 1892 (bezw. vom 1. März, als vom Einlösungstage der noch im Umlauf gewesenen Actien und Prioritäts-Obligationen) mitverstaatlicht worden, nachdem aber dieselbe im Gegenstandsjahre noch vom kgl. Ungar. Staatsbahnnetze rechnungsmässig getrennt war, wird diese in der voliegenden Statistik noch als selbstständige Bahn behandelt.

Die sieben Hauptbahnen theilen sich in drei Gruppen, und zwar:

I. Gruppe. Kgl. Ungar. Staatsbahnen. Hieher gehören: die das Eigenthum des Staates bildenden Bahnen, inbegriffen alle auf Rechnung des Staates betriebenen Vicinalbahnen, ferner die Arad-Temesvárer Eisenbahn.

II. Gruppe. Staatsgarantie in Anpruch nehmende Bahnen. Hieher rangiren: die Fünfkirchen-Barcser Bahn und die Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien).

III. Gruppe. Ungarantirte, bezw. die Staatsgarantie nicht in Anspruch nehmende Bahnen. In diese Gruppe fallen: die Südbahn (ungar. Linien), die Mohács - Fünfkirchner und die Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.

Bei den gemeinsamen Bahnen, u. zw. bei der Kaschau-Oderberger Bahn und bei der Südbahn werden hier blos die im Gebiete der ungar. Krone liegenden Linien in Berücksichtignng gezogen, und bei diesem Anlasse bemerkt, dass bei der letztgenannten Bahn die öffentlichen Abgaben und die Beiträge zu den hnmanitären Fonds in der Ausgabspost inbegriffen sind.

Die gesammten Einnahmen der angeführten ungar. Eisenbahnen ersten Ranges erreichten im Jahre 1892 die Summe von fl. 87,792.527, während dieselben im Vorjahre fl. 84,541.155 betrugen. Es erhellt hieraus, dass die Gesammteinnahmen des Jahres 1892 sich gegenüber denen des Jahres 1891 um fl. 3,251.372 steigerten, was einer Mehreinnahme von 3·84 Percent entspricht.

Die Gesammtausgaben im Jahre 1892 bezifferten sich auf fl. 48.907.193 gegen fl. 46,472.855; steigerten sich daher um fl. 2,434.338 oder 5·24 Percent. Der Betriebsüberschuss sämmtlicher Eisenbahnen im Jahre 1892 betrug fl. 38,885.334 gegen fl. 38,068.300 des Vorjahres; es resnltirt daher eine Mehreinnahme von fl. 817.034 oder 2·15 Percent. Der Betriebscoëfficient, das ist das Verhältniss der Gesammtausgaben zu den Gesammteinnahmen, war für sämmtliche Eisenbahnen im Jahre 1892 durchschnittlich 55·71 Percent gegen 54·97 Percent des Vorjahres, es zeigt sich daher diesbezüglich eine Verschlechterung von 0·74 Percent.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ministerial-Erlass in Angelegenheit des projectirten Ausbaues einer elektrisch zu betreibenden Linie im Bereiche der Andrássystrasse.) Die Generalversammlung des Budapester Municipal-Ausschusses hat in Folge der gemeinsamen Eingabe der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft nnd der Bndapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft in dem am 17. Mai erbrachten Beschlusse ihre Zustimmung dazu gegeben, dass die Concession für den Ausbau einer vom Giselaplatz ansgehenden und über die Andrássystrasse führenden elektrischen Strassenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 83 und 106 ex 1891) ertheilt werde. Entgegen diesem Beschlusse erklärte der ungar. Minister des Innern in seinem am 30. Juli herabgelangten Rescript, dass seinerseits die Schaffung einer Strasseneisenbahn auf der Andrássystrasse nicht gestattet werden könne, weil die Andrássystrasse schon ursprünglich so geplant sei und weil in Folge ihrer Bestimmung die Anordnung und Organisationsarbeiten (Pflaster, Wagen-, Fuss- und Reitwege etc.) derart durchgeführt seien, dass die Schaffung einer Strassenbahn auf dieser Linie als ausgeschlossen gelten musste. Es müsste daher ein sehr wichtiges öffentliches Interesse in den Vordergrnnd treten, wenn trotz alledem die Schaffung einer Strassenbahn hier gestattet werden sollte. Ein solches öffentliches Interesse zeige sich aber nicht. Denn das einzige Argument, welches vorgebracht werden könne, nämlich der Transport des Publicums in das Stadtwäldchen, kann nicht in Betracht kommen, da hiezu so verschiedene Tramwaylinien zur Verfügung stehen, dass eine Linie längs der Andrássystrasse überhaupt kein öffentliches Bedürfniss bildet. Hingegen gibt es ein hochwichtiges öffentliches Interesse, welches die Schaffung dieser Linie ausschliesst, das ist der Schntz der körperlichen Sicherheit der Bewohner, die Aufrechterhaltung der Sicherheit des Lebens. Deshalb schliesst der Minister sich der Erklärung an, welche sein Amtsvorgänger in der Zuschrift vom 3. März 1882 geäussert hat, dass die Idee, auf der Andrássystrasse eine Bahn zu schaffen, als definitiv fallen gelassen zu betrachten ist (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36 ex 1892).

Projectirte Localbahn Nagy - Belicz—Turócz - Szent-Márton. (Kostenvoranschlag.) Die Interessenten der Comitate Nyitra (Neutra) nnd Turócz haben den Ausbau der derzeit als Sackbahn ausgehenden Linie Tót-Megyer—Nyitra—Nagy-Bélicz über Privigye bis zur Station Turócz-Szent-Márton (nächst Ruttka) zum Anschlusse an die Linie Budapest—Hatvan—Ruttka der kgl. Ungar. Staatsbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 59 ex 1892, Vorconcession Post 1) beschlossen. Die Kosten des Baues dieser insbesondere für die Stadt Nyitra hochwichtigen Linie, durch welche via Zsolna—Ruttka die kürzeste Verbindung der Theilstrecke Oderberg—Zsolna der Kaschau-Oderberger Bahn über Nyitra und weiterhin Tót-Megyer mit Budapest geschaffen werden wird, sind mit circa 1,300.000 fl. bemessen.

Békes-Csanáder Localbahnen. (Constituirende Generalversammlung.) Am 13. Juli fand in Gyula, dem Vororte des Békéser Comitates, die constituirende Generalversammlung der Actionäre der concessionirten Békes-Csanáder Localbahnen, d. i. der Linien Szarvas—Orosháza—Mezöhegyes und Szörhalom (Kis-Szénas)—Nagy-Kondoros (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 80) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung nnd Constituirung des Bureau erklärte der Vertreter der Regiernng die Gesellschaft als vorschriftsgemäss constituirt, worauf die Wahlen in den Directions- und Aufsichtsrath

sowie in das Executivcomité erfolgten. Der Bau der Bahn wurde den Concessionären derselben, der Berliner Bankfirma Soenderop & Comp. und dem Ingenieur Michael Polacsek übertragen und wird dieser noch im Laufe dieses Sommers in Angriff genommen werden.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Koherwitz nach Heidersdorf.) Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat die kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Koberwitz nach Heidersdorf beauftragt.

— (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Ober-Seemen nach Büdingen.) Der grossherzogl. hessischen Regierung ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Ober-Seemen nach Büdingen bezüglich des preussischen Staatsgebietes ertheilt worden.

— (Einfuhr von Zuchtrindern aus den Niederlanden.) Das Ministerium für Landwirthschaft, Domänen und Forsten hat die Einfuhr von Rindern zu Zuchtzwecken aus den Niederlanden nach Preussen landwirthschaftlichen Vereinen und Genossenschaften unter folgenden Bedingungen gestattet:

1. Die einzuführenden Zuchtthiere müssen mit Zeugnissen der Gemeindebehörde des Ursprungsortes versehen sein, in welchen das Alter und Signalement der Thiere angegeben, sowie bescheinigt ist, dass an dem Herkunftsorte und in den Nachbargemeinden innerhalb der letzten 40 Tage vor der Absendung keine übertragbare Viehseuche geherrscht hat. Die Dauer der Giltigkeit der Zeugnisse beträgt 8 Tage.
2. Die zur Einfuhr zugelassenen Thiere müssen ohne vermeidbare Verzögerung nach ihrem Bestimmungsorte gebracht werden, aus welchem sie vor Ablauf von 6 Monaten nicht entfernt werden dürfen, ausser in Nothfällen zur Abschlachtung in einem Schlachthause.
3. Wenn bei der an der Landesgrenze vorzunehmenden thierärztlichen Untersuchung auch nur ein Thier mit einer übertragenen Krankheit behaftet gefunden wird, ist der ganze Viehtransport zurückzuweisen.

Grossbritannien. (Durchgehende Bremsen.) Nach dem letzten, dem englischen Parlamente vorgelegten Jahresberichte des Londoner Handelsamtes betrug zu Ende des Jahres 1892 die Zahl der mit continuirlichen Bremsen ausgestatteten Locomotiven und Wagen 98 pCt. der Gesammtzahl. Wie bekannt, stellte zuerst im August 1877 das Londoner Handelsamt die Forderung auf, dass alle Bremsen nicht nur continuirlich, sondern auch selbstwirkend sein sollen. Ferner wurde den Bahnen die möglichste Einheitlichkeit der Bremsen empfohlen. Gegenwärtig bestehen zwar noch 7 Arten von Bremsen, jedoch sind in der Hauptsache nur 2 Bremsgattungen thatsächlich weiter verbreitet. Die automatische Vacuumbremse ist derzeit bei 8539 Maschinen und 38.776 Wagen in Verwendung; die automatische Westinghouse-Bremse ist bei 2622 Locomotiven und 19.049 Wagen angebracht. Die anderen Arten von durchgehenden Bremsen sind zusammen nur bei 173 Maschinen (1·5 pCt.) und 1354 Wagen (2 pCt.) verwendet. Von diesen ist die Kettenbremse blos bei 18 Wagen, Fay's und Newall's Bremse bei 110 Wagen, Smith's Vacuumbremse bei 81 Locomotiven und 1103 Wagen in Verwendung. Gegenwärtig besitzen nur 172 Locomotiven und 1406 Wagen noch keine durchgehenden Bremsen. Im Ganzen genommen beherrschen die automatische Vacuumbremse und die Westinghouse-Bremse das Feld. Im Jahre 1885 waren blos 47 pCt. aller Wagen mit durchaus befriedigenden Bremsen ausgestattet und 32 pCt. derselben mit Bremsen, welche den Anforderungen des Handelsamtes nicht vollständig entsprachen. Mit Ende des vorigen Jahres waren schon 96 pCt. aller Wagen mit durchaus entsprechenden Bremsen versehen und nur 2 pCt. aller Wagen mit Bremsen anderer Systeme. Im Juni 1885 hatten 21 pCt. aller Wagen überhaupt noch keine durchgehenden Bremsen, mit Ende 1892 ist dieses Verhältniss auf 2 pCt. gesunken. Desgleichen waren im Jahre 1885 noch 25 pCt. aller Locomotiven ohne durchgehende Bremsen, dermalen nur mehr 1·5 pCt. Eine grössere Zahl von Wagen ist sogar mit zwei oder mehreren continuirlichen Bremsen versehen, damit dieselben für den Durchgangsverkehr auf verschiedenen Bahnen mit ungleichen Bremssystemen benützt werden können. — Die Zahl der derartig ausgestatteten Wagen beträgt 1500, weitere 4600 haben die Rohre und Verbindungen für mehrere Bremsgattungen. Die Anzahl der mit den vorbezeichneten beiden, vollständig den Anforderungen des Handelsamtes entsprechenden Bremsen zurückgelegten Zugmeilen betrug im I. Semester dieses Jahres 87,000.000 engl. Meilen, während mit Bremsen anderer Gattungen im Ganzen nur 1,500.000 Zugmeilen zurückgelegt wurden. — Von den im Personenverkehre zurückgelegten Zugmeilen sind 97 pCt. von solchen Zügen gefahren worden, welche eine oder die andere Art durchgehender Bremsen besassen, daher nur 3 pCt. der zurückgelegten Personenzugsmeilen auf Züge ohne durchgehende Bremsen entfallen. [„Railway News."]

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Hafenverkehr im Jahre 1891/92 in Mainz.) Im Berichtsjahre, d. i. vom 1. April 1891 bis 31. März 1892, sind in Mainz insgesammt angekommen 10.858 Personenschiffe (gegen 8639 in 1890/91), 700 Schlepper (gegen 577), 41 Tau- und Kettenschiffe (gegen 59), 1134 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 7,207.632 Ctr. (gegen 935 mit einer Gesammttragfähigkeit von 5,685.504 Ctr.), 2742 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 10,957.237 Ctr. (gegen 2739 mit einer Gesammttragfähigkeit von 8,968.204 Ctr.) und 20 Flösse mit einem Bestande von 8691 Ctr. (gegen 34 mit einem Bestande von 14.246 Ctr. in 1890/91). Hievon trafen ein in der Bergfahrt: 4322 Personenschiffe, 571 Schlepper, 576 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 3,647.789 Ctr. und 970 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 6,672.488 Ctr.; in der Thalfahrt: 6536 Personenschiffe, 129 Schlepper, 41 Tau- und Kettenschiffe, 558 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 3,559.843 Ctr., 1772 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 4,284.749 Ctr. und 20 Flösse mit einem Bestande von 8691 Ctr. — Ausgelaufen sind dagegen aus Mainz in demselben Jahre 10.858 Personenschiffe (gegen 8639 in 1890/91), 700 Schlepper (gegen 577), 41 Tau- und Kettenschiffe (gegen 59), 1134 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 7,207.632 Ctr. (gegen 935 mit 5,685.504 Ctr.), 2742 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 10,957.237 Centner (gegen 2739 mit 8,968.208 Ctr.) und 1 Floss mit einem Bestande von 200 Ctr. (gegen 6 mit einem Bestande von 9256 Centner in 1890/91). Davon entfallen auf den Bergverkehr 6536 Personenschiffe, 575 Schlepper, 41 Tau- und Kettenschiffe, 541 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 3,421.243 Centner, 1969 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 6,497.068 Ctr.; auf den Thalverkehr 4322 Personenschiffe, 125 Schlepper, 593 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 3,786.389 Ctr., 773 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 4,460.169 Ctr. und 1 Floss mit einem Bestande von 200 Ctr. Der Gesammtgüterverkehr im Mainzer Rheinhafen betrug 1891/92 in der Zufuhr zu Berg 2,750.457 Ctr., zu Thal 968.373, in der Abfuhr zu Berg 121.367 Ctr., zu Thal 622.283 Ctr. — Insbesonders wurden zugeführt im Bergverkehr 64.854 Ctr. unedle Metalle roh und als Bruch, 51.948 Ctr. verarbeitetes Eisen aller Art, 218.402 Ctr. Weizen und Spelz, 71.681 Ctr. Roggen, 27.517 Ctr. anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 40.383 Ctr. Oelsaat, 37.961 Ctr. Wein, 17.863 Ctr. Fische, auch Häringe, 104.683 Ctr. Mehl und Mühlenfabrikate, 21.577 Ctr. Reis, 40.787 Ctr. Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 124.264 Ctr. Zucker, Melasse, Syrup, 136.800 Ctr. Fette, Oele, 145.091 Ctr. Petroleum und andere Mineralöle, 1,200.947 Centner Steinkohlen, 49.902 Ctr. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 10.800 Ctr. Mauersteine und Fliessen aus Thon, Dachziegel, Thonröhren; im Thalverkehre 14.290 Ctr. Hafer, 23.896 Ctr. harte Brennholzscheite, 27.717 Ctr. weiche Brennholzscheite, 9566 Ctr. weiche Schnittwaare, 9707 Ctr. Salz, 28.770 Ctr. Steine und Steinwaaren, 314.048 Ctr. Mauersteine und Fliessen aus Thon, Dachziegel, Thonröhren, 412.507 Ctr. Backsteine, 8691 Ctr. Flossholz. Abgeführt wurden dagegen im Bergverkehre 2830 Ctr. unedle Metalle roh und als Bruch, 2521 Ctr. Weizen und Spelz, 3832 Ctr. anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 6178 Ctr. Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 6994 Ctr. Wein, 14.032 Ctr. Petroleum und andere Mineralöle, 3741 Ctr. Steine und Steinwaaren, 2487 Ctr. Zucker, Melasse und Syrup, 3178 Ctr. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt; im Thalverkehre 19.242 Ctr. Gerste, 134.683 Ctr. anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 14.618 Ctr. Obst, frisches und getrocknetes, 37.318 Ctr. Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 34.559 Ctr. Bier, 93.417 Ctr. Wein, 5425 Ctr. Mehl und Mühlenfabrikate, 11.689 Centner Petroleum und andere Mineralöle, 8133 Ctr. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 7. bis zum 13. August.)

Adriatischer Dienst.

8. Angust, 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
9. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührnng von Pola, Zara, Spalato, Cnrzola, Gravosa nnd Castelnnovo; Anschlnss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Valcassione nnd Porto Manzo.
10. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Malta", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opns, San Martino nnd Gelsa.
„ nm 7½ Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste", Capitän E. Mazzarevich, nach Venedig.
11. „ nm 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Thetis", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano nnd Perzagno.
12. „ nm 7½ Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste", Capitän E. Mazzarevich, nach Venedig.
„ nm 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
13. „ nm 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Tibisco", Capitän A. Mocole, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns und Pncischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

8. Angnst, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Achille", Capitän T. Gopcevich, nach Smyrna, mit Berührnng von Dnrazzo, Valona, Corfn, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräns, und Khios.
9. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Diana", Capitän T. Androvich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Finme, Corfn, Patras, Catacolo, Calamata, Piräns, Volo, Salonich, Cavalla nnd Dardanellen. Ferner nach Burgas, Costanza, Snlinà, Galatz und Braila. Es werden ansserdem auch Sendungen nach Tnltscha Ismail nnd Reni im Verbandverkehre via Galatz angenommen.
11. „ zn Mittag: Dampfer „Thalia", Capitän B. Geleich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschlnss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Alexandrette, Mersina nnd Rhodns. Ferner nach Lattakia nnd Tripoli, mit Ueberschiffnng auf fremde Dampfer in Alexandrien.
12. „ nm 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Espero", Capitän P. Covacich, nach Constantinopel mit Berührnng von Brindisi, Corfu, Patras, Piräns nnd Dardanellen; Anschlnss in Piräns nach Smyrna nnd Salonich. Ueberschiffnng in Constantinopel nach Bnrgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsnn, Kerasnnd, Trapeznnt, Batnm nnd Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail n. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

10. Angust, Dampfer „Maria Tereša", Capitän G. Deperis. Ausserordentliche Fahrt nach Calcntta, mit Berührung von Port Said, Snez, Djeddah, eventuell Massaua, Aden nnd Colombo.
21. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Maria Valerie", Capitän G. Costanzo, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai nnd Kobe.
„ nach Madras nnd Calcutta, mit Ueberschiffnng anf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. Juli 1893 dem vom Landtage des Königreiches Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau in seiner Sitzung vom 13. Mai 1893 beschlossenen Gesetzentwurfe, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung, die Ah. Sanction und zugleich dem Beschlusse des obigen Landtages vom gleichen Tage, betreffend die Einstellung einer Jahresdotation von 300.000 fl. vom Jahre 1894 angefangen, durch 30 Jahre in den Voranschlag des Landesfondes, insoweit hiedurch das Land bleibend belastet wird, die A. h. Genehmigung zu ertheilen geruht. [H.-M.-Z. 38.464.]

Firmaprotokollirungen. Im Handelsregister des k. k. Landes- als Handelsgerichtes Brünn wurde am 18. Juli bei der Firma:

„Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft"

eingetragen, dass bei der am 18. April 1893 stattgefundenen Generalversammlung der Actionäre Gustav Winterholler, k. k. Statthaltereirath und Bürgermeister der Landeshauptstadt Brünn, zum Mitgliede des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte gewählt worden ist.

— Im Handelsregister des k. k. Kreisgerichtes Teschen als Handelssenat wurde am 29. Juli bei der Firma:

„K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn",

Zweigniederlassung in Teschen der in Budapest protokollirten und daselbst ihren Sitz habenden k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, eingetragen, dass in Folge Ablebens des Directionsmitgliedes Rafael Mayer de Alsó-Russbach derselbe aus der Direction ausgeschieden ist und an dessen Stelle Conrad von Reviczky zum Directionsmitgliede auf die Dauer von 5 Jahren gewählt wurde, sowie dass die Wiederwahl des nach der Reihenfolge ausgetretenen Eduard Loisch ebenfalls auf die Dauer von 5 Jahren erfolgte.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CII. Stückes.) Das am 1. August herausgegebene CII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2289: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolls zu untersagen ist.

— (Inhalt des CIII. Stückes.) Das am 3. August herausgegebene CIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2290: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 26. Juli 1893, Z. 58.252, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Handelspferden aus Russland nach Galizien durch die Eintrittsorte Bełzec, Budy zbaraskie, Brody und Podwołoczyska.

— (Inhalt des CIV. Stückes.) Das am 5. August herausgegebene CIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2291: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 29. Juli 1893, Z. 61.921, betreffend die Gestattung der freien Einfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus der Bukowina nach Galizien.

Nr. 2292: Bekanntmachung des kgl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 2. August 1893, betreffend die bedingungsweise Gestattung der Einfuhr lebender Schweine aus Biala und Steinbruch.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17

Monat Juli 1893.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juli 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Juli 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Juli 1893	Stand am letzten Juli 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	82.148	14.476	17.432	79.192
Darnnter wichtigste Waaren:				
Stärke	4.428	1.461	464	5.425
Wein	14.379	2.957	3.654	13.682
Zucker	32.429	4.228	8.034	28.623
Spiritus	9.289	—	45	9.244
Diverse	21.623	5.830	5.235	22.218

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juli 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Juli 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Juli 1893	Stand am letzten Juli 1893
Lagerscheine:				
Stück	30	14	—	44
Versicherungswerth ö. W. fl.	49.300	26.000	—	75.300
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö. W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . „ „	27.100	13.400	—	40.500

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat Juli 1893.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juli 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Juli 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Juli 1893	Stand am letzten Juli 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	101.244	28.596	24.729	105.111
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	11.727	1.017	5.903	6.841
Korn	39.992	3.906	2.309	41.589
Mais	39.785	20.499	12.333	47.951
Hirse	5.999	12	379	5.632
Diverse	3.741	3.162	3.805	3.098

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juli 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Juli 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Juli 1893	Stand am letzten Juli 1893
Lagerscheine:				
Stück	6	3	2	7
Versicherungswerth ö.W. fl.	37.500	17.450	6.500	48.450
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Juli 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	560·15	92·35	235·75	416·75	1528·40	—	123·35	1405·05
Roggen	1433·99	158·51	934·95	657·55	1208·83	—	501·36	707·47
Gerste	198·96	128·95	149·00	178·91	3434·86	3594·36	2858·80	4170·42
Hafer	49·21	41·57	66·05	24·73	41·41	—	41·41	—
Erbsen	767·51	109·42	256·73	620·20	661·95	99·88	407·47	354·36
Bohnen	491·90	41·49	339·51	193·88	664·50	95·53	303·88	456·15
Raps	400·54	44·46	—	445·00	—	—	—	—
Wicken	252·56	143·25	296·58	99·23	50·37	83·18	133·55	—
Mais	—	99·02	17·00	82·02	—	202·66	163·37	39·29
Lupinen	—	—	—	—	24·43	15·80	24·44	15·79
Hirse	22·03	—	—	22·03	—	—	—	—
Leinsaat	7·93	—	—	7·93	—	—	—	—
Diverse	0·84	4·75	5·18	0·41	—	—	—	—
Zusammen	4185·62	863·77	2300·75	2748·64	7614·75	4091·41	4557·63	7148·53
Versicherungswerth ö.W. fl.	32.391	6.267	16.751	21.907	52.117	23.227	28.595	46.749
Spiritus	309·14	—	—	309·14	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	5.565	—	—	5.565	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	1	—	—	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	1920	—	—	1920
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rhein- und Main-Umschlag für den Verkehr mit Ungarn.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife für Getreide u. s. w.

Am 1. October 1893 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Mai 1892 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide u. s. w. zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Localbahn, der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und den Umschlagsplätzen Frankfurt a/M., Gustavsburg, Kastel Hafen, Ludwigshafen a/Rh., Mainz Hafen und Mannheim andererseits in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderung des Vorwortes;

II. Aenderungen der besonderen Bestimmungen;

III. Aenderungen der Reexpeditionstabelle und des Kilometerzeigers.

Durch letztere wird bei den im Nachtrage aufgeführten Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn die Reexpedition in Wien transit (Rangirbahnhof), Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, ausgeschlossen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 2. August 1893. [639]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife, bezw. eines Tarifnachtrages.

Mit Bezug auf die Kundmachungen, enthalten in Nr. 57, 68 und 80 dieses Blattes wird verlautbart, dass am 1. September 1893 unter der Bezeichnung Theil III, Heft 1, bezw. Theil III, Heft 2, neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linien Wien—Marchegg und Wien—Bruck a/L.) [Heft 1], dann der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn [Heft 2 einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, sowie Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen, ferner ein Nachtrag III zum Tarife, Theil III, 3. Heft des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1891 in Wirksamkeit treten.

Die in den Tarifen Theil III, Heft 1 und 2 enthaltenenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherzgl. Badischen Staatseisenbahnen.

Der Nachtrag III zum Tarife Theil III, 3. Heft, enthält u. A. Frachtsätze für die Stationen Tečic (St. E. G.), dann Böhm.-Hörschlag, Budweis, Forbes, Kaplitz, Steinkirchen, Umlowitz, Weleschin und Zartlesdorf (k. k. St. B.)

Exemplare der erwähnten neuen Tarife sind zum Preise von je 1 Krone = 50 kr. ö. W., dann des Nachtrages III zum Preise von 20 Hellern = 10 kr. ö. W. bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 4. August 1893. [640]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Einführung des Nachtrages I zu dem vom 1. April 1893 giltigen Tarif.

Mit 15. September 1893 gelangt der vorgenannte Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Fahrpreise für einfache Fahrt, sowie Tour- und Retourfahrt zwischen K.-Ebersdorf einerseits, Simmering und Wien (Aspangbahnhof) andererseits.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 5 kr. erhältlich.

Wien, am 5. August 1893. [641]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des IV. Nachtrages zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker.

Am 1. September 1893 tritt der IV. Nachtrag zu dem vom 1. October 1891 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker aller Art in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Frachtsätze für die Beförderung von Roh- und Sandzucker;

2. Ergänzung des alphabetischen Stationsverzeichnisses;

3. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. ö. W. per Stück erhältlich.

Wien, am 4. August 1893. [642]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände, Theil I.

Einführung des Nachtrages I zum Theil I.

Am 1. September 1893 tritt der Nachtrag I zum Theil I der Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbände

vom 1. Jänner 1893 in Kraft und erliegen Exemplare bei den betheiligten Stationen, als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht auf. Käuflich ist dieser Nachtrag zum Preise von 0·10 Mark bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld zu beziehen.

Wien, am 2. August 1893. [643]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Tarifgleichstellung in der Relation Teschen—Olmütz.

Der für die Strecke Teschen — Olmütz giltige Localfrachtsatz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für den Specialtarif I von 42·8 kr. per 100 kg wird bis zur Durchführung im Tarifwege auf die Strecke Teschen—Olmütz via Oderberg übernommen.

Budapest, im August 1893. [644]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer und Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der Verbands-Frachtsätze für Uj-Dombovár.

Da im Sinne der im ungarischen Amtsblatte „Vasuti és közl. közl." Nr. 84 ex 1893 unter Z. 74.004/cl erschienenen Kundmachung der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen die Station Uj-Dombovár am 31. Juli 1893 bezüglich des gesammten Eil- und Frachtgutverkehres geschlossen wurde und von diesem Zeitpunkte an die Güter-Auf- und -Abgabe ausschliesslich in der Station Dombovár der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen erfolgt, werden per 1. August 1893 die in den Verbandstarifen für Uj-Dombovár angeführten Frachtsätze ausser Kraft gesetzt.

Auch der im V.-Bl. Nr. 6 vom 17. Jänner 1893 auf Seite 110 unter der fortlaufenden Nr. 156 im Südwestösterr.-Ungarischen Verband für Uj-Dombovár verlautbarte Rückvergütungssatz für Getreide nach Marburg loco tritt mit 1. August 1893 ausser Kraft.

Budapest und Wien, am 28. Juli 1893. [645]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederösterreichischer Gemeinschaftsverkehr.

Berichtigung irrthümlich berechneter Frachtsätze.

In dem vom 1. August 1893 giltigen Niederösterr. Gemeinschaftstarife sind auf den Seiten 21 und 23 in den Stationstarifen 6 und 8 für Wien K.F.N.B. trs., St.E.G. trs. und Oe.N.W.B. trs. sämmtliche für die Frachtgutclasse II bei Frachtzahlung für Quantitäten von 5000 kg und 10.000 kg pro Wagen pro 100 kg in Hellern angesetzten Frachtsätze (excl. jener für die Relation Ebenfurth—Wien St.E.G. loco und trs.) um den Betrag von 6 Heller pro 100 kg zu kürzen und gelangen die so gekürzten Frachtsätze zur Berechnung.

Wien, am 3. August 1893. [646]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr.

Neue Tarif- und Antheilstabelle.

Mit 1. September 1893 tritt für den vorbezeichneten Verkehr eine neue Tarif- und Antheilstabelle in Kraft, durch welche die gleichnamige Tabelle vom 1. Jänner 1891 sammt Nachträgen aufgehoben wird.

Exemplare der Tabelle sind um den Preis von 20 Kreuzer per Stück bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 4. August 1893. [647]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen. (Nachtrag I zum Heft D für den Verkehr der kgl. Bayer. Localbahnen vom 1. Jänner 1893.) Am 1. August 1893 ist der Nachtrag I zur Einführung gekommen, welcher eine Ergänzung des Abschnittes A. eine Neuauflage der Abschnitte D und E, Ausnahme- und Sonderbestimmungen und Tarife für die einzelnen Localbahnen, sowie die Berichtigung eines Stationsnamens enthält.

— (Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893.) Mit Giltigkeit vom 1. August 1893 ist eiu neuer Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel zur Einführung gekommen. Derselbe findet im Localgüterverkehr, sowie im directen und Transitgüterverkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen mit den übrigen deutschen Eisenbahnen in dem im Tarif angegebenen Umfang und nach den darin enthaltenen Bestimmungen Anwendung. Im Verkehre von den Bayerisch-Oesterreichischen Grenzstationen nach Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen gilt der vorstehende Ausnahmetarif ab 20. Juli 1893.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 1. August 1893 trat der Nachtrag I zu Theil I des Tarifes für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Localverkehre in Kraft. Der Nachtrag enthält u. A. gewisse vom kgl. Finanzministerium und dem Reichs-Eisenbahnamte genehmigte abweichende Bestimmungen von der Verkehrsordnung, die durch die Eigenart der Betriebsverhältnisse der Nebeneisenbahnen (Bahnen untergeordneter Bedeutung) bedingt werden. Der Nachtrag liegt auf allen Stationen zur Einsicht auf und kann durch die Fahrkarten-Ausgabestelle zum Preise von 5 Pfg. käuflich bezogen werden.

Kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld. (Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.) Am 1. August 1893 traten je ein Nachtrag 4 zu den Heften 4 und 5 in Kraft. Diese enthalten ausser verschiedenen seither im Wege der Bekanntmachung eingeführten Neuerungen, Aenderungen des Ausnahmetarifes Q für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren. Ausserdem wird durch den Nachtrag 4 zum Heft 4 die Werra-Eisenbahn in den oben bezeichneten Verband einbezogen. Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben.

Kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt. (Besondere Frachtermässigung für Streu- und Futtermittel.) Für die nach den Landrathsamtsbezirken Gotha, Ohrdruf und Waltershausen und den gleichnamigen Stadtbezirken bestimmten Sendungen von Streu- und Futtermitteln wird auf den preussischen Staatsbahnstrecken eine weitere Frachtermässigung derart gewährt, dass 25 pCt. der eingeführten Ausnahmefrachtsätze, bezw. 25 pCt. der auf dle Preussischen Staatsbahnen entfallenden Frachtantheile den Empfängern im Reclamationswege zurückerstattet werden, wenn durch eine Bescheinigung des Vorstandes des Landwirthschaftlichen Vereines oder des Landrathes des Kreises nachgewiesen wird, dass das bezogene Streu- oder Futtermittel in dem landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung findet oder von einem landwirthschaftlichen Verein oder einem Gemeindeverbande bezogen und unter seine Mitglieder behufs Verwendung in deren eigener Wirthschaft zur Vertheilung gelangt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1573	**Böhmischen Nordbahn**	Oesterr. Nordwestbahn	Maschinentheile	Liehen Oe.N.W.B.	Kralup B.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Verwendung zur Einrichtung eines Fabriks-Neubaues der Firma Jos. Brdlik	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1893	Tarif-Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	21·4 kr. ö. W.	14·7 kr. ö. W.	6·7 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe an die Firma Jos. Brdlik als Empfängerin lautend bis Ende December 1893	
1574	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kochsalz	Kornenburg	Adlerkosteletz Falgendorf Friedland i. B. Gabel Polna-Stecken Rotbkosteletz Senftenberg Starkenbach Tannwald Tinischt Wichstadtl-Lichtenau Gablonz a. N.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der für Güter des Specialtarifs 1 bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife der Oe.N.W.B. und St.E.G. und Tarif der Localbahn Reichenberg-Gablonz vom 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W. 90·0 93·2 107·0 108·3 62·9 87·6 107·5 98·0 101·0 83·2 113·1 114·9	78 82 101 86 33 81 83 84 89 74 89 107	12·0 11·2 6·0 22·3 29·9 6·6 24·5 14·0 12·0 9·2 24·1 7·9	Im Kartirungswege		Die Portozuschläge zu den Gebühren der S.N.D.V.B. gelangen nicht zur Einhebung. Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
1575	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Maner- und Dachziegel	Schimitz	Brüsan-Brünnlitz Blansko Adamsthal	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 18·0 9·2 7·1	kr. 14·0 7·5 6·0	kr. 4·0 1·7 1·1	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen	
1576	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	a) Holz des Ausnahmetarifes 6 a b) „ „ „ 6 b	Gabel Geiersberg oder vice versa	Bertbelsdorf bei Freiberg Gröditz Limmritz Pirna Steina Waldheim Bertbelsdorf bei Freiberg Gröditz Limmritz Pirna Steina Waldheim	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Vom 16. August 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1893	Sächsisch-Oesterr. Verbands-Gütertarif, Theil II — Heft Nr. 1 vom 1. Juni 1892	Bestehen keine Frachtsätze	Mkpfge. a) b) 103 91 110 96 113 98 81 79 114 99 114 100 101 89 108 94 111 96 79 77 112 97 112 98	Verschieden	Im Kartirungswege			
1577	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zuckerrübe und Rübenschnitte	Přelouč oder vice versa	Prachovic	Anfgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Mai 1894	Localtarif	11·9 kr.	10·2 kr.	1·7 kr.	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1578	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Braunkohle als Frachtgut	Bruch, Dux-Liptitz, Kosten, Obergeorgenthal, Ober-Leutensdorf, Ossegg, Rosenthal-Granpen u. Teplitz-Waldthor	bayerischen Stationen des Abschnittes II des nachgenannten Tarifes, sowie nach Schwandorf, Saubersdorf, Adelschlag, Donauwörth und den südlich hievon gelegenen bayerischen Stationen des Tarifabschnittes I	Beförderung via Eger, auf den Frachtbriefen ist vorzuschreiben: zum directen Frachtsatze via Komotau—Eger zu befördern	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1893	Oesterr.-Ungar.-Bayer. Verbands-Gütertarif (Böhm.-Bayerischer Kohlentarif), Theil V — Heft 1 vom 1. November 1890 nebst Nachtrag I—IV	Frachtsätze des vorgenannten Tarifes	Frachtsätze des vorgenannten Tarifes abzüglich 6 Mark für 10000 kg	6 Mark für 10000 kg	Rückvergütung	Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 31. December 1893	Das im Verordnungs-Blatte vom 25. Juli 1893, Nr. 85, unter Nr. 1513, veröffentlichte Zugeständniss wird durch gegenwärtiges aufgehoben
1579	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Robeisen	M.-Ostrau	Wien Nordbahnhof transito (für Graz)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 43·3	kr. 38·4	kr. 4·9	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Schönbrunn					42·7	38·4	4·3			
1580	**Südbahn-Gesellschaft**		Eisenbahn-Baumaterialien und Bauinventar-Gegenstände	Laibach S.B.	Wien (Matzleinsdorf)	Sendungen müssen vom Bau der Unter Krainer Bahn herrühren. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Variabel	150 Heller	Variabel	Im Kartirungswege		
1581	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Die in dem Verordnungs-Blatte Nr. 143 vom 13. December 1892, unter fortlaufender Nr. 2049, veröffentlichten Frachtermässigungen für Petroleum von Triest nach Bayern werden unter den gleichen Bedingungen auch für **„Mineral-Schmieröl"** gewährt.											
1582	**Oe.N.W.B.**	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	**Berichtigung.** In der im Verordnungs-Blatte Nr. 81 vom 15. Juli 1893, fortlaufende Nummer 1444, enthaltenen Publication soll es in der Rubrik „für Artikel" anstatt Torf und Waldstreu, richtig **„Torfstreu und Waldstreu"** heissen.											

Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 24. December v. J., unter fortl. Nr. 2368, für Cigarettenpapier von Wien (Matzleinsdorf) nach Triest und Finme, sowie unter fortl. Nr. 2369 für Ceresin ab Wien (Matzleinsdorf) und Liesing nach Triest und Fiume publicirten Begünstigungen werden unter Bezugnahme auf die Bestimmungen des Tarifes Theil I dahin richtiggestellt, dass es in der 7. Rubrik anstatt der bisherigen Bedingung „Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen" nunmehr heissen soll: „Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen."

Kais. kön. Privilegium. [326]
Lichtpaus-Anstalt
H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)
Wien, Währing, Johannesgasse 35,
empfiehlt sich zur Vervielfältigung von **Plänen** nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die **Zeichnung auf Panspapier** nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. **Lieferung von Cianotipapier zur Selbstanfertigung von Plänen** (weisse Linien auf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

WILHELM NOWOTNY'S
Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei
Lieferant der k. k. Staatsbahnen
WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33
empfiehlt sich den (363)
P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach auffliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 92. Wien, 10. August 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Die Mombasa—Victoria-See-Eisenbahn. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des Handelsministeriums vom 2. August 1893, Z. 40.992, an alle österreichischen Eisenbahnverwaltungen, betreffend die Hinausgabe einer Handausgabe der Vorschriften, betreffend den Transport explosiver und denselben ähnlichen Gegenstände auf den österreichischen Eisenbahnen.

Die durch das neue Eisenbahn-Betriebsreglement und durch die Geltung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr geschaffene geänderte Sachlage hat auch eine Umarbeitung der Verordnung vom 1. Juli 1880, R.-G.-Bl. Nr. 79, betreffend den Transport explodirbarer Artikel auf Eisenbahnen, erforderlich gemacht.

Die neue umgearbeitete Verordnung vom 1. August 1893, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, welche demnächst im Reichsgesetzblatte kundgemacht wird*) und mit 1. September d. J. in Wirksamkeit tritt, wird auch, nebst Einführungs-Erlass und unter Beifügung aller übrigen auf den Transport explosiver und denselben ähnlichen Gegenstände auf den österreichischen Eisenbahnen noch Bezug nehmenden Verordnungen, Erlässe etc., alsbald als 104. Heft der von der k. k. Hof- und Staatsdruckerei veranstalteten Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen erscheinen und zum Preise von circa 70 kr. zu erhalten sein.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, ihren etwaigen Bedarf an Exemplaren dieses Heftes der genannten k. k. Hof- und Staatsdruckerei zum Zwecke der Bemessung der Höhe der Auflage ehethunlichst bekannt zu geben.

Wien, am 2. August 1893.

Für den k. k. Handelsminister:
Wrba m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die normalspurigen Localbahnen von Tynischt über Hrochowteinitz nach Heřmanměstetz, dann von Hrochowteinitz nach Chrast und von Prachowitz nach Zawratetz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Advocaten und Bezirksobmann Dr. Johann Figar in Chrudim im Vereine mit Josef Dysmas, Domänen-Director in Rosic und Dr. Franz Voženilek, Advocaten und Bezirksobmann-Stellvertreter in Holitz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die normalspurigen Localbahnen von Tynischt über Chwojno, Holitz, Morawan, Hrochowteinitz und Chrudim nach Heřmanměstetz, dann von Hrochowteinitz über Kositz nach Chrast und von Prachowitz nach Zawratetz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 27. Juli 1893. Z. 23.389.

---

*) Diese Verordnung ist inzwischen bereits im Reichsgesetzblatte unter Nr. 126 kundgemacht.

Die Mombasa—Victoria-See-Eisenbahn.

Die „Railway News“ bringen aus dem kürzlich erschienenen Parlamentsberichte über das Project der Mombasa—Victoria-See-Eisenbahn einige Daten, welche wir auszugsweise im Nachstehenden wiedergeben.

Der Bericht zerfällt in 9 Abtheilungen, von welchen der erste die allgemeine Erörterung des Projectes und die Trassenbeschreibung enthält; leider ist letztere in den „Railway News“ nicht reproducirt.

Hierauf folgt die technische Erörterung des Projectes mit Beigabe von Kostenvoranschlägen, die Besprechung von Varianten mit deren Kosten, die Beurtheilung des Projectes vom commerciellen Standpunkte mit Angabe der voraussichtlichen Einnahmen und Betriebsausgaben, endlich folgen Vorschläge über die zweckmässigste Methode der Bauinangriffnahme.

Schliesslich wird die Linie vom verkehrspolitischen Standpunkte und betreffs ihrer Rückwirkung auf den Sclavenhandel einer allgemeinen Discussion unterzogen. Dem Berichte sind eine Anzahl Karten und Pläne beigeschlossen.

Aus den von den „Railway News“ gebrachten Daten ist bezüglich dieser Projectslinie Folgendes zu entnehmen:

Die Länge der projectirten Bahn beträgt 657 engl. Meilen oder 1057 km, die Kosten derselben sind mit 2,240.000 £, d. i. 3409 £ per Meile (2118 £ per Kilometer) veranschlagt.

Die Spurweite ist mit 3′ 6″ = 1·067 m mit Rücksicht auf die bestehenden Bahnlinien in Aegypten und Südafrika gewählt worden.

Als Maximalneigung der Bahn ist 15‰, als kleinster Bogenhalbmesser 175 m in Aussicht genommen; nur in einer kurzen Strecke beim Aufstiege zum Hochplateau von Mau werden möglicherweise behufs Kostenersparniss Bögen von 145 m zur Anwendung gelangen.

In allen Curven wird die Steigung entsprechend ermässigt werden, um den Zugwiderstand möglichst gleichmässig zu gestalten.

Die Breite des Bahnkörpers wird im Damme und Einschnitte 12′ 6″ = 3·81 m betragen.

Die Böschungen der Dämme werden zweifussig, jene der Einschnitte nach dem natürlichen Böschungswinkel des Erdreiches angelegt werden.

Die Terrainverhältnisse gestatten, ohne einen Tunnel auszukommen; sämmtliche Bauten werden in definitiver Weise ausgeführt.

Zum Schutze der Bahn wird das durchzogene Terrain auf 100 Fuss Breite vollständig gelichtet; Einfriedungen kommen in der currenten Bahn nicht zur Anwendung.

Die Stahlschienen breitbasigen Systems sollen ein Gewicht von 50 Pfund per Yard = 24·8 kg per l. m erhalten, deren Länge wird 30—36′ (9·1—11·0 m) betragen.

Der technische Bericht empfiehlt die Anwendung von Querschwellen aus Flussstahl im Gewichte von 70 Pfund, d. i. 31·75 kg per Stück. Deren Entfernung von Mitte zu Mitte soll 32″ = 0·81 m betragen; auf Brücken wird diese Entfernung noch verringert.

Blos in einer Theilstrecke ist die Verwendnng von creosotirten Holzschwellen in Aussicht genommen, da der Salpetergehalt des Bodens die Stahlschwellen angreifen würde. Die Holzschwellen sollen 6′ 6″ Länge (1·98 m), 9″ Breite (0·23 m) und 4″ (?) Höhe (0·10 m) erhalten.

Sämmtliche Stationsgebäude werden den klimatischen Verhältnissen entsprechend vorzugsweise als verlattete Riegelwände mit Anwurf und Graseindeckung hergestellt werden.

Dort, wo guter Lehm erhältlich, werden auch luftgetrocknete Ziegel, event. gebrannte Ziegel in Lehmmörtel zu den Gebäuden verwendet werden. Letztere Ausführungsweise erfordert jedoch Mehrkosten, da hiezu nur geschicktere Arbeitskräfte verwendet werden können, während für die andere die eingebornen Arbeiter genügen.

Die Stationsgebäude, sowie die Stationsplätze selbst werden mit einer starken lebenden Einfriedung landesüblicher Art, Boma genannt, in einem Abstande von 50 Yards (46 m) versehen, um gegen Pfeilschüsse gesichert zu sein.

Die Wasserthürme der Stationen sollen mit einer Verkleidung von Wellblech versehen und überhaupt so hergestellt werden, um im Nothfalle als sichere Zufluchtsstätten dienen zu können. Grössere Stationen mit Wasserentnahme sind mit 600 m Länge der Stationshorizontalen, kleinere Wasserstationen mit 450 m Länge der Stationshorizontalen projectirt.

In diesen Stationen werden auch Unterkunftsgebäude für die Reisenden I. Classe hergestellt werden, da die Züge vorerst blos bei Tag verkehren sollen.

Auch diese Bauten werden wie die anderen Stationsgebäude in landesüblicher Weise hergestellt. Gebäude nach europäischem Muster sollen nur in den Endstationen Mombasa und Victoria, sowie in der Mitte der Linie, in Kikuyu, errichtet werden.

Der technische Bericht empfiehlt als zweckmässigste Locomotivtype die Maschinen-Kategorie F der indischen Schmalspurbahnen mit 1 m Spurweite, welche auch jetzt auf der Rajputana-Bahn zur Anwendung kommt. Diese Maschine besitzt ein Dienstgewicht von 28 t ohne Tender, eine Zugkraft von 11.000 Pfund und eine Heizfläche von 7·50 Quadratfuss; der Durchmesser der Räder beträgt 3′ 6″, jener der Cylinder 14½″, der Kolbenhub ist 20″. Der Tender dieser Maschine fasst 1500 Gallonen Wasser.

Der Radstand der Personen- und Güterwagen wird ähnlich jenem der indischen Meterspurbahnen mi 9′ 10″ (3·0 m) in Antrag gebracht.

Wagen I. und II. Classe, stets combinirt, sollen nur in verhältnissmässig geringer Zahl angeschafft werden; die Wagen III. Classe werden 40 Reisende aufnehmen.

Ausser den üblichen Gattungen der Wagen werden noch einige Pulver- und Munitionswagen, sowie einige Specialwagen für das Bahnpersoale projectirt, nachdem letzteres, insbesonders während des Baues, öfters genöthigt sein wird, auf der Strecke durch Tage lang zu bleiben, und diese Wagen sodann auch zur Unterkunft dienen.

Jeder Lastwagen wird 10 t Ladefähigkeit besitzen.

Die Anzahl der anzuschaffenden Locomotiven, Personen- und Lastwagen richtet sich nach den Ausführungen des Berichtes nicht so sehr nach den Bedürfnissen des Verkehres nach erfolgter Bahneröffnung, sondern nach den Erfordernissen des Baues. Behufs raschen Fortschrittes desselben und im Interesse der Bauökonomie wird eine grössere Anzahl von Fahrbetriebsmitteln angeschafft werden müssen, als der Verkehr vorerst erfordern dürfte.

Es wird die Anschaffung beantragt von 30 gewöhnlichen Locomotiven, 6 Specialwagen, 12 Wagen I./II. Classe, 72 Wagen III. Classe, 90 gedeckten Lastwagen und 250 offenen Lastwagen.

Als mittlere Zugsgeschwindigkeit, d. i. einschliesslich

der Aufenthalte ist 12 Meilen (20 km) per Stunde in Aussicht genommen, daher die Entfernung der Uebernachtungs-Stationen bei der vorerst nur zehnstündigen Fahrtdauer innerhalb eines Tages 120 Meilen oder 200 km betragen wird.

In Strecken mit günstigen Steigungsverhältnissen soll im Späteren die Fahrgeschwindigkeit auf 20 Meilen (32 km) per Stunde vergrössert werden.

Die Locomotiven werden stets nur in den Nachtstationen Kohle fassen, da der Fassungsraum für Brennmateriale auf ca. 128 Meilen Fahrt ausreicht.

Der nach einer gewissen Zeit zu erwartende Verkehr auf der Mombasa-Eisenbahn wird mit 15 Millionen Personenmeilen und 20 Millionen Tonnenmeilen geschätzt; dies würde einem täglichen Verkehre von etwa 30 Reisenden und 40 t Güter in jeder Richtung, mit Durchlauf der ganzen Linie, entsprechen. Vorerst soll nur ein Zug täglich in jeder Richtung verkehren. In der ersten Zeit wird ein Verkehr von etwa 6,400.000 Personenmeilen und ca. 7 Millionen Tonnenmeilen erwartet.

Nach den Angaben des Berichtes kann der jährliche Export schon im Anfange auf 9950 t Güter, der Import auf 1740 t geschätzt werden.

Die Bruttoeinnahmen sind mit 61.000 £, die Betriebsausgaben mit 65.345 £ bewerthet; so dass in den ersten Jahren des Betriebes nahezu die Betriebskosten gedeckt wären.

Die Garantie des Anlagecapitales wird zu 3 pCt., sohin mit dem jährlichen Erfordernisse von rund 70.000 £ präliminirt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest; Uebertragung eines Krahnes von Matzleinsdorf nach Leobersdorf.) Aus der Station Matzleinsdorf wird ein stabiler Krahn in die Station Leobersdorf übertragen. [17. Juli, Z. 33.422.]

— (Bauherstellungen in Peggau.) In der Station Peggau wird aus Anlass der Vergrösserung des Frachtenmagazines und der Laderampe der Lagerplatz erweitert, zwei Stockgeleise verlängert und eine Holzkohlenladebühne hergestellt. [7. Juli, Z. 26.417.]

— (Weichenthurm-Herstellung in Triest.) In der Station Triest wird nächst dem Aufnahmsgebäude ein Weichenthurm errichtet. [15. Juli, Z. 36.060.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Wasserleitung bei km 25·2.) Bei km 25·2 wird für Zwecke des Gastwirthes und Realitätenbesitzers Franz Witzmann nächst der Station St. Lorenzen auf Bahngrund eine Wasserleitung hergestellt. [24. Juli, Z. 33.213.]

— (Durchlass-Reconstruction.) Der offene Durchlass in km 75·311 der Linie Marburg—Franzensfeste wird in ein gewölbtes Object nach dem System Monier umgewandelt. [24. Juli, Z. 38.805.]

— (Arbeiter-Barake in Villach.) In der Station Villach wird für Zwecke der Bauunternehmer Madile & Horčička auf die Dauer der Adaptirungsarbeiten eine Arbeiterbarake errichtet. [27. Juli, Z. 38.549.]

— (Linie Kufstein—Ala: Brückenreconstruction.) Die Eisenconstructionen der Objecte in km 76·116, 86·62, 99·351, 119·82, 162·326, 196·556, 200·166, 200·557, 200·699 und 200·871 werden verstärkt und die hölzerne Balkenbrücke in km 239·006 unter Anwendung des gleichen Materials ausgewechselt. [2. Juli, Z. 34.366.]

— (Linie Graz—Köflach: Kohlenausgleichbühne in der Station Köflach.) Nächst der Brückenwaage in der Station Köflach wird für Zwecke der Lankowitzer Kohlencompagnie eine Kohlenausgleichbühne hergestellt. [24. Juli, Z. 34.059.]

Steiermärkische Landesbahn. (Localbahn Kapfenberg-Seebach-Au: Hochbauten in den Stationen und Haltestellen.) Die für die Hochbauten in den Stationen und Haltestellen der obgenannten Localbahn, mit Ausnahme der Station Kapfenberg, vorgelegten Projecte haben die Ausführungsbewilligung erhalten. [25. Juli, Z. 38.934.]

— (Localbahn Wieselsdorf-Stainz: Herstellung einer Laderampe in Stainz.) In der Station Stainz wird für Zwecke der gräflich Meran'schen Güterdirection eine Verladerampe errichtet. [7. Juli, Z. 35.170.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Fahrplan der galizischen und Bukowinaer Linien.) Die General-Direction theilt mit, dass der dermalige Fahrplan der galizischen und Bukowinaer Linien nach Ausfall der Saisonzüge, ferner der nur während der Sommerperiode in der Strecke Stryj—Skole verkehrenden Züge Nr. 1717 und 1718 auch ab 1. October l. J. unverändert in Kraft bleibt. Die Züge 1715, 1716, 1717 und 1718 der Linie Lemberg—Stryj bleiben demnach in Verkehr. Von einer Neuauflage der Fahrplan-Behelfe wird Umgang genommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einrichtung einer neuen Telephon-Sprechstelle in der Station Mähr.-Ostrau.) In der Station Mähr.-Ostrau wurde in die zwischen der Expeditionskanzlei im Magazinsgebäude des Hauptbahnhofes und der Kanzlei auf dem Umladeperron des Vorbahnhofes bestehende Telephonlinie eine neue Sprechstelle im Bureau des Stationsvorstandes eingeschaltet. Die k. k. General-Inspection hat die Bewilligung ertheilt, diese Telephon-Sprechstelle mit 1. August in Benützung zu nehmen, und hat zugleich den Anhang II zur Special-Instruction für die Benützung der zu Zwecken des Stationsdienstes in der Station Mähr.-Ostrau errichteten Telephon-Correspondenzlinien genehmigt. [15. Juli, G.-I.-Z. 13.475.]

Südbahn-Gesellschaft. (Aenderungen in den Anlagen von elektrischen Contactvorrichtungen zur Controle der Fahrgeschwindigkeiten der Züge.) Bei der Herstellung der Anlagen von elektrischen Contactvorrichtungen zur Controle der Fahrgeschwindigkeiten thalwärts fahrender Züge hat sich die Nothwendigkeit ergeben, in der Vertheilung der Apparate gegenüber dem ursprünglichen Projecte folgende Aenderungen vorzunehmen: In der Strecke Semmering—Breitenstein wurde der Registrirapparat mit zwei Schreibstiften, welcher für die Station Breitenstein bestimmt war, nicht dort, sondern in der Station Semmering aufgestellt, weil dadurch der letzteren Station die Möglichkeit geboten ist, bei Zügen, welche in Wolfsbergkogel anhalten, aus dem Controlstreifen zu ersehen, ob der Zug die Haltestelle Wolfsbergkogel schon verlassen hat oder nicht. Ferner wurde mit Rücksicht auf den Umstand, dass in der Station Steinhaus kein Nachtdienst besteht, der für diese Station bestimmt gewesene Registrirapparat nicht aufgestellt, dafür aber in der Station Spital statt eines Apparates mit einem Schreibstifte ein solcher mit zwei Schreibstiften in Verwendung genommen, wodurch eine Vereinigung der beiden Strecken Semmering—Steinhaus und Steinhaus—Spital stattfand. Derzeit sind nun Contactvorrichtungen hergestellt in den Strecken Semmering—Breitenstein, Breitenstein—Klamm, Klamm—Eichberg, Eichberg—Payerbach, Semmering—Spital, Spital—Mürzzuschlag, Pöltschach—Ponigl und Prosecco—Nabresina. Weiters werden solche Einrichtungen in der zweiten Hälfte dieses Jahres in folgenden Strecken hergestellt werden: Abfaltersbach—Mittewald, Welsberg—Olang, Olang—Bruneck, Franzensfeste—Brixen, Jurdani—Mattuglie und Mattuglie—Fiume. [G.-I.-Z. 6405.]

Salzkammergut-Localbahn. (Genehmigung der Instruction für das Locomotiv- und Zugspersonale der Zahnradbahn auf den Schafberg.) Die k. k. General-Inspection hat die für das Locomotiv- und Zugspersonale der Zahnradbahn auf den Schafberg bestimmte Instruction genehmigt, welche folgende Bestimmungen enthält: „Jeder Personenzug besteht stets nur aus einem Wagen und der Zugsmaschine, welche nie aneinander gekuppelt werden dürfen. Bei der Bergfahrt schiebt die Locomotive den Zug, bei der Thalfahrt befindet sie sich an der Spitze des Zuges. Die Fahrkarten-Controle hat der Zugführer noch vor Abfahrt des Zuges vorzunehmen, und es darf dieselbe keinesfalls während der Fahrt stattfinden. Die

fahrplanmässige Geschwindigkeit von 7 km per Stunde für die Bergfahrt und 6 km für die Thalfahrt darf nicht überschritten werden.“ Bei dem Betriebe der Zahnradbahn auf den Schafberg finden übrigens ausser der obenerwähnten Instruction alle einschlägigen Bestimmungen der Instructionen für die Localbahn Ischl-Salzburg und die Dienstordnung für die Beamten und die Diener der Salzkammergut-Localbahn Anwendung.

[26. Juli, G.-I.-Z. 14.280.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Genehmigung von Locomotiv-Typen.) Das Handelsministerium hat die Type einer schmalspurigen Tender-Locomotive, wie sie für die Localbahnen Kapfenberg-Seebach und die Murthalbahn in Aussicht genommen sind, genehmigt. [9. Juni, Z. 23.064.]

Firma Jos. A. Brdlik. (Anschaffung eines Reservoirwagens.) Das Handelsministerium hat den Constructionsplan für einen von der Firma Jos. A. Brdlik in einer inländischen Fabrik anzuschaffenden zweiachsigen Reservoirwagen mit Bremse genehmigt. Nach Fertigstellung wird dieser Reservoirwagen in den Fahrpark der Böhm. Nordbahn eingereiht werden.

[Z. 36.263.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach):

6. August: Durch Wolkenbruch wurde der Bahnkörper der Strecke Unzmarkt—Scheifling in km 262·8 circa 30 m, in km 263·1 circa 100 m lang und bis über 1 m hoch verschüttet. Bei den Zügen 908 und 917 konnte noch Umsteigen mit Verspätungen von vier Stunden 21 Minuten, bezw. 2 Stunden 25 Minuten stattfinden. Bei den Zügen 916 und 902 war Umsteigen nicht mehr möglich und mussten diese Züge die Freimachung der Bahn, welche um 2 U. 45 M. Morgens erfolgte, abwarten. Zug 916 erlitt dadurch 6 Stunden 20 Minuten, Zug 902 3 Stunden 19 Minuten Verspätung.

Vom Schnellzuge 901 entgleiste bei km 263·05 der Schlusswagen wegen Senkens eines 3 cm grossen Steines vom Schuttmateriale, der Wagen wurde abgekuppelt. Zug 901 erlitt ab Scheifling eine Verspätung von 18 Minuten, sonst kein Unfall.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

7. August: Auf der Schleppbahn Wama — Russ.-Moldawitza wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Graz-Köflacher Eisenbahn:

6. August: In Folge eines im Liebochthale niedergegangenen Wolkenbruches wurden die beiden gewölbten Bahnbrücken in km 0·5/6 der Strecke Lieboch—Wies einerseits und in km 16·2/3 der Strecke Graz—Köflach andererseits weggerissen und musste in den Strecken Lieboch—Wies und Lieboch—Köflach der Gesammtverkehr eingestellt werden. Zwischen Graz und Lieboch wurde der Personenzugsverkehr aufrecht erhalten.

7. August: In den Strecken Lieboch—Wies und Lieboch—Köflach wurden der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr mittelst Umsteigen, bezw. Uebertragen der Colli bis zu 50 kg wieder aufgenommen.

Die Wiederaufnahme des Gesammtverkehres dürfte in circa 8 Tagen erfolgen.

Ausland.

Preussen. (Grundsätze für die Einrichtung des Eisenbahnverkehres in Cholerazeiten.) Auf Grund der während der vorjährigen Cholera-Epidemie gemachten Erfahrungen und mit Rücksicht auf die Verhandlungen der internationalen Cholera-Conferenz zu Dresden hat die Cholera-Commission in Berlin unter Betheiligung von Reichs- und Staats-Commissaren eine Prüfung der aus Anlass der Cholera angeordneten Massnahmen vorgenommen.

Auf Grund des Ergebnisses dieser Prüfung hat das kgl. preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin die durch Erlass vom 7. September v. J. eingeführte Dienstanweisung, betreffend Massnahmen im Eisenbahnverkehr bei Choleragefahr, nebst allen zugehörigen Anlagen aufgehoben und durch die nachstehenden Grundsätze für die Einrichtung des Eisenbahnverkehrs in Cholerazeiten und die denselben beigefügten drei Anweisungen ersetzt.

Grundsätze für die Einrichtung des Eisenbahnverkehrs in Cholerazeiten.

1. Von den Gesundheitsbehörden wird den Eisenbahn-Directionen mitgetheilt, welche Stationen mit den erforderlichen Krankentransportmitteln versehen sind und eine geeignete Krankenunterkunft bieten. Auf allen diesen Stationen, welche im Folgenden als Krankenübergabestationen bezeichnet sind, ist von der Eisenbahnverwaltung vorsorglich auf die Bereitstellung der erforderlichen Räumlichkeiten zur vorläufigen Unterbringung von auf der Eisenbahn Erkrankten bis zu ihrer Aufnahme in eine Krankenanstalt Bedacht zu nehmen. Wenn ein besonderes Gelass nicht verfügbar gemacht werden kann, so genügt es, einen Raum auszuwählen, welcher im Bedürfnissfalle sofort behufs Aufnahme von Kranken geräumt werden kann. Im Nothfalle ist der Kranke bis zur Abholung in dem ausznrangirenden auf ein Nebengeleise zu stellenden Wagen, in welchem er befördert worden ist, zu belassen.

2. Bei Annäherung der Cholera an die Grenze werden auf den von den Landes-Centralbehörden zu bezeichnenden Zollrevisionsstationen des Grenzgebietes, wo ein erheblicher Zutritt von Reisenden aus dem von der Cholera ergriffenen Lande stattfindet, Aerzte bei der Ankunft der Züge ständig anwesend sein, um an der Cholera Erkrankten oder der Erkrankung Verdächtigen ihre Hilfe angedeihen zu lassen. Eine Untersuchung aller Reisenden ist nicht die Aufgabe der Aerzte; diese werden jedoch bei der Zollabfertigung anwesend sein und eintretenden Falles über die Nothwendigkeit der Desinfection schmutziger Wäsche, getragenen Kleidungsstücken und sonstigen etwa mit Choleraentleerungen beschmutzten Gepäcksgegenständen Entscheidung treffen. (Vergl. Nr. 13.)

3. Im Innern des Landes findet beim Auftreten der Cholera eine regelmässige Untersuchung der Reisenden nicht statt; es werden jedoch dem Personal die Stationen bekannt gegeben, auf welchen Aerzte sofort erreichbar und zur Verfügung sind. Die Bezeichnung dieser Stationen erfolgt durch die Landes-Centralbehörde unter Berücksichtigung der Verbreitung der Epidemie und der Verkehrsverhältnisse.

4. Auf den zu 2 und 3 bezeichneten Stationen sind zur Vornahme der Untersuchung Erkrankter die erforderlichen Räume, welche thunlichst mit einem Closet versehen sein oder unmittelbar zusammenhängen müssen, von der Eisenbahnverwaltung, soweit sie ihr zur Verfügung stehen, herzugeben.

5. Ein Verzeichniss sämmtlicher unter 1—3 bezeichneten Stationen, aus welchem auch ersichtlich ist, wo Aerzte sofort erreichbar und zur Verfügung sind, ist, nach der geographischen Reihenfolge der Stationen geordnet, jedem Führer eines Zuges, welcher zur Personenbeförderung dient, zu übergeben.

6. Die Schaffner haben dem Zugführer von jeder während der Fahrt vorkommenden auffälligen Erkrankung, insbesondere von schwerem Brechdurchfall, sofort Meldung zu machen. Die Sorge um den Erkrankten hat sich zunächst auf eine möglichst bequeme Lagerung desselben zu erstrecken und ist Sache desjenigen Schaffners, dessen Aufsicht der betreffende Wagen untersteht.

Der Erkrankte ist der nächsten im Verzeichniss aufgeführten Uebergabestation zu übergeben, wenn er dies wünscht oder wenn sein Zustand eine Weiterbeförderung unthunlich macht. Berührt der Zug vor der Ankunft auf der nächsten Uebergabestation eine Zwischenstation, so hat der Zugführer sofort beim Eintreffen dem diensthabenden Stationsbeamten Anzeige zu machen; dieser hat alsdann der Krankenübergabestation ungesäumt telegraphisch Meldung zu erstatten, damit möglichst die unmittelbare Abnahme des Erkrankten aus dem Zuge selbst durch die Krankenhausverwaltung, die Polizei- oder die Gesundheitsbehörde veranlasst werden kanu.

Verlangt der Erkrankte seine Reise fortzusetzen, so ist die ärztliche Entscheidung darüber, ob der Reisende weiter befördert werden darf, auf der nächsten Station, auf welcher ein Arzt anwesend ist, einzuholen.

Will der Erkrankte den Zug auf einer Unterwegsstation vor der nächsten Uebergabestation (Nr. 1) verlassen, so ist er hieran nicht zu hindern. Der Zugführer hat aber dem diensthabenden Beamten der Station, auf welcher der Erkrankte den Zug verlässt, Meldung zu machen, damit der Beamte, falls der Erkrankte nicht bis zum Eintreffen ärztlicher Hilfe auf dem Bahnhofe, wo er möglichst zu isoliren sein würde, bleiben will, seinen Namen, Wohnort und sein Absteigequartier feststellen und unverzüglich der nächsten Polizeibehörde unter Angabe der näheren Umstände mittheilen kann.

7. Sobald eine Choleraerkrankung eintritt, sind sämmtliche

Mitreisende, ausgenommen Angehörige des Erkrankten, welche zu seiner Unterstützung bei ihm bleiben wollen, aus dem Wagenabtheil, in welchem sich der Erkrankte befindet und, wenn mehrere Wagenabtheile einen gemeinschaftlichen Abort haben, aus diesen sämmtlichen Abtheilen zu entfernen und in einem anderen Abtheil, und zwar abgesondert von den übrigen Reisenden unterzubringen. Bei der Ankunft auf der Krankenübergabestation sind diejenigen Personen, welche sich mit dem Kranken in demselben Wagenabtheil befunden haben, sofort dem etwa anwesenden Arzte zu bezeichnen, damit dieser denselben die nöthigen Weisungen ertheilen kann.

Im Uebrigen muss das Eisenbahnpersonal beim Vorkommen verdächtiger Erkrankungen mit der grössten Vorsicht und Ruhe vorgehen, damit Alles vermieden wird, was zu unnöthigen Besorgnissen unter den Reisenden oder beim sonstigen Publicum Anlass geben könnte.

8. Der Wagen, in welchem sich ein Cholerakranker befunden hat, ist sofort ausser Dienst zu stellen und der nächsten geeigneten Station zur Desinfection zu übergeben. Die näheren Vorschriften über diese Desinfection, sowie über die sonstige Behandlung der Eisenbahnpersonen- und Schlaf-Wagen bei Choleragefahr enthält die als Anlage I beigefügte Anweisung.

9. Mit dem Inhalte der in Anlage II beigefügten Anweisung zur Ausführung der Desinfection bei Cholera sind sämmtliche Eisenbahnbeamte genau bekannt zu machen.

Die Zugbeamten haben, wenn sie mit Ausleerungen Erkrankter in Berührung gekommen sind, sich sorgfältig zu reinigen und etwa beschmutzte Kleidungsstücke desinficiren zu lassen (vergl. Anlage II); die in gleiche Lage gekommenen Reisenden sind auf die Nothwendigkeit derselben Massnahmen aufmerksam zu machen.

Alle Personen, welche mit Cholerakranken in Berührung kommen, müssen bis nach stattgehabter gründlicher Reinigung ihrer Hände unbedingt vermeiden, die letzteren mit ihrem Gesicht in Berührung zu bringen, da durch directe Zuführung des Krankheitsstoffes durch den Mund in den Körper eine Ansteckung erfolgen kann. Es ist deshalb auch streng zu vermeiden, während oder nach dem Umgange mit Kranken vor erfolgter sorgfältiger Reinigung der Hände zu rauchen oder Speisen und Getränke zu sich zu nehmen.

10. Eine besondere Sorgfalt ist der Erhaltung peinlicher Sauberkeit in allen Bedürfnissanstalten, Abtritten und Pissoirs, auf den Stationen zuzuwenden; die Sitzbretter der Aborte sind durch Abwaschung mit einer Lösung von Kaliseife (siehe Anlage II unter I, 3) mindestens einmal täglich zu reinigen. Eine Desinfection der Aborte, welche alsdann mit Kalkmilch (siehe Anlage II unter II 8) und unter wiederholtem Uebergiessen der Fussböden mit Kalkmilch, soweit sie diese Behandlung vertragen, zu bewirken ist, erfolgt lediglich auf den Stationen der Orte, an welchen die Cholera ausgebrochen ist, und auf solchen Stationen, wo dies ausdrücklich angeordnet werden sollte. Die zur Beseitigung üblen Geruchs für die warme Jahreszeit allgemein getroffenen Bestimmungen werden jedoch hierdurch nicht berührt.

11. Der Boden zwischen den Geleisen ist, sofern er auf den Stationen in Folge Benutzung der in den Zügen befindlichen Bedürfnissanstalten verunreinigt ist, durch wiederholtes Uebergiessen mit Kalkmilch gehörig zu desinficiren.

12. Eine Beschränkung des Eisenbahngepäck- und Güterverkehrs findet, abgesehen von dem bezüglich einzelner Gegenstände ergangenen Ausfuhr- und Einfuhrverbote, nicht statt.

13. Eine Desinfection von Reisegepäck und Gütern findet künftig nur in folgenden Fällen statt:

a) Auf den zu 2 bezeichneten Zollrevisionsstationen erfolgt auf Anordnung der ständig anwesenden Aerzte die Desinfection von schmutziger Wäsche, alten und getragenen Kleidungsstücken und sonstigen Gegenständen, welche zum Gepäck eines Reisenden gehören, sofern dieselben nach ärztlichem Ermessen als mit Choleraentleerungen beschmutzt zu erachten sind.

b) Die Desinfection von Express-, Eil- und Frachtgütern erfolgt nur bei solchen Gegenstäuden, welche nach Ansicht der Orts-Gesundheitsbehörde als mit Choleraentleerungen beschmutzt zu erachten sind.

Briefe und Correspondenzen, Drucksachen, Bücher, Zeitungen, Geschäftspapiere u. s. w, unterliegen keiner Desinfection.

Die Einrichtung und Ausführung der Desinfection wird von den Gesundheitsbehörden veranlasst, welchen von dem Eisenbahnpersonal thunlichst Hilfe zu leisten ist.

14. Sämmtliche Beamte der Eisenbahnverwaltung haben den Anforderungen der Polizeibehörden und der beaufsichtigenden Aerzte, soweit es in ihren Kräften steht und nach den dienstlichen Verhältnissen ausführbar ist, unbedingte Folge zu leisten und auch ohne besondere Aufforderung denselben alle erforderlichen Mittheilungen zu machen. Von allen Dienstanweisungen und Massnahmen gegen die Choleragefahr und von allen getroffenen Anordnungen und Einrichtungen ist stets sofort den dabei in Frage kommenden Gesundheitsbehörden Mittheilung zu machen.

15. Ein Auszug dieser Anweisung, welcher die Verhaltungsmassregeln für das Eisenbahnpersonal bei choleraverdächtigen Erkrankungen auf der Eisenbahnfahrt enthält, ist in Anlage III beigefügt. Von diesen Verhaltungsmassregeln ist jedem Fahrbeamten eines jeden zur Personenbeförderung dienenden Zuges ein Abdruck zuzustellen.

16. Von jedem durch den Arzt als Cholera erkannten Erkrankungsfall ist Seitens des betreffenden Stationsvorstehers sofort dem vorgesetzten Betriebsamt und der Ortspolizeibehörde schriftliche Anzeige zu erstatten, welche, soweit sie zu erlangen sind, folgende Angaben enthalten soll:

a) Ort und Tag der Erkrankung.
b) Name, Geschlecht, Alter, Stand oder Gewerbe des Erkrankten.
c) Woher der Erkrankte zugereist ist.
d) Wo der Kranke untergebracht ist.

Anlage I.

Anweisung über die Behandlung der Eisenbahn-Personen- und Schlafwagen bei Choleragefahr.

I. Behandlung der gewöhnlichen Personenwagen.

1. Während der Dauer einer Choleraepidemie im Inlande oder in einem benachbarten Gebiete ist für eine besonders sorgfältige Reinigung und Lüftung der Personenwagen Sorge zu tragen.

Die in den Zügen befindlichen Bedürfnissanstalten sind regelmässig zu desinficiren und zu dem Zweck die Trichter und Abfallrohre nach Reinigung mit Kalkmilch zu bestreichen, die Sitzbretter mit Kalkseifenlösung zu reinigen (vergl. Nr. 4 Anlage II unter II 8).

2. Ein Personenwagen, in welchem ein Cholerakranker sich befunden hat, ist sofort ausser Dienst zu stellen und der nächsten geeigneten Station zur Desinfection zu überweisen, welche in nachstehend angegebener Weise zu bewirken ist.

Bei Personenwagen I. und II. Classe sind die etwa durch Entleerung des Kranken beschmutzten Stellen, auch der Polsterungen, mit Lappen, die mit Kaliseifenlösung (vergl. Nr. 4) befeuchtet sind, sorgfältig und wiederholt abzureiben; demnächst ist der inficirte Wagen durchweg einer gründlichen Reinigung zu unterwerfen, und sodann in einem warmen, luftigen und trockenen Raum mindestens sechs Tage lang aufzustellen.

Bei Personenwagen III. und IV. Classe sind die inneren und äusseren Seitenwände des Wagens, Fussböden, Sitze, Trittbretter mit Kaliseifenlösung abzuwaschen, insbesondere die etwa durch Ausleerung der Kranken beschmutzten Stellen sorgfältig und wiederholt abzureiben; demnächst ist der inficirte Wagen mindestens 24 Stunden lang unbenutzt an einem warmen, luftigen und trockenen Raum aufzustellen.

Die bei der Reinigung beschmutzter Stellen verwendeten Lappen sind zu verbrennen.

3. Bei Massentransporten von Personen der III. und IV. Wagenclasse, welche aus einer von der Cholera ergriffenen Gegend herkommen, muss, auch wenn während der Fahrt ein Erkrankungsfall sich nicht ereignet hat, besondere Sorgfalt auf die Reinhaltung der Wagen verwendet werden. Wenn irgend thunlich, sind dieselben nach jedesmaliger Beendigung eines solchen Transportes ebenso zu behandeln, wie bezüglich der Personenwagen III. und IV. Classe in Nr. 1 bestimmt ist. Doch können die Wagen, nachdem sie trocken geworden sind, sofort wieder benutzt werden.

4. Zur Herstellung von Kalkmilch wird 1 Liter zerkleinerter reiner gebrannter Kalk, sogenannter Fettkalk, mit 4 Liter Wasser gemischt und zwar in folgender Weise:

Es wird von dem Wasser etwa $^3/_4$ l in das zum Mischen bestimmte Gefäss gegossen und dann der Kalk hineingelegt. Nachdem der Kalk das Wasser aufgesogen hat und dabei zu Pulver zerfallen ist, wird er mit dem übrigen Wasser zu Kalkmilch verrührt.

Dieselbe ist, wenn sie nicht bald Verwendung findet, in einem gut geschlossenen Gefäss aufzubewahren und vor dem Gebrauch umzuschütteln.

Zur Herstellung von Kaliseifenlösung werden 3 Theile Seife (sog. Schmierseife oder grüne oder schwarze Seife) in 100 Theilen heissem Wasser gelöst (z. B. $^1/_2$ kg Seife in 17 l Wasser).

II. Behandlung der Schlafwagen und der in denselben befindlichen Ausrüstungsgegenstände.

1. Werden von dem Laufe der Schlafwagen Gegenden berührt, in welchen Cholerafälle vorgekommen sind, so muss nach Beendigung der Fahrt die gebrauchte Wäsche desinficirt werden. Zu diesem Zweck ist dieselbe mindestens 24 Stunden lang in einer Lösung von Kaliseife (vergl. I Nr. 4) zu belassen, demnächst mit Wasser zu spülen und zu reinigen. Zur Wäsche sind zu rechnen: die Laken, die Bezüge der Bettkissen und der Decken, sowie die Handtücher.

2. Die Closets sind wie unter I Nr. 1 bestimmt, zu behandeln.

3. Ist ein Schlafwagen von einem Cholerakranken oder der Cholera verdächtigen Reisenden benutzt worden, so ist ausserdem die Desinfection des Wagens selbst erforderlich. Letztere hat in der unter I Nr. 2 vorgeschriebenen Weise zu erfolgen, jedoch sind die von dem Kranken benutzten Bettkissen, Decken und beweglichen Matratzen, nachdem sie zunächst mit Kaliseifenlösung stark angefeuchtet sind, in Dampfapparaten zu desinficiren. Am besten sind solche Apparate, in welchen der Dampf unter Ueberdruck (nicht unter $^1/_{10}$ Atmosphäre) zur Verwendung kommt.

4. Für den Fall, dass es sich als nothwendig erweisen sollte, einen Schlafwagenlauf gänzlich einzustellen, bleibt Bestimmung vorbehalten.

III. Allgemeine Bestimmungen.

1. Die vorstehenden Bestimmungen finden sinngemässe Anwendung bei Erkrankungen von Zug- und Postbeamten in den von ihnen benutzten Gepäck- und Postwagen.

2. Die mit der Desinfection beauftragten Arbeiter haben jedesmal, wenn sie mit inficirten Dingen in Berührung gekommen sind, sich gründlich zu reinigen und etwa beschmutzte Kleidungsstücke desinficiren zu lassen (vergl. Anlage II).

Anlage II.

Anweisung zur Ausführung der Desinfection bei Cholera.

I. Als Desinfectionsmittel werden empfohlen:

1. Kalkmilch.

Zur Herstellung derselben wird 1 l zerkleinerter reiner gebrannter Kalk, sogenannter Fettkalk, mit 4 l Wasser gemischt, und zwar in folgender Weise:

Es wird von dem Wasser etwa $^3/_4$ l in das zum Mischen bestimmte Gefäss gegossen und dann der Kalk hineingelegt. Nachdem der Kalk das Wasser aufgesogen hat und dabei zu Pulver zerfallen ist, wird er mit dem übrigen Wasser zu Kalkmilch gerührt.

Dieselbe ist, wenn sie nicht bald Verwendung findet, in einem gut geschlossenen Gefässe aufzubewahren und vor dem Gebrauch umzuschütteln.

2. Chlorkalk.

Der Chlorkalk hat nur dann eine ausreichende desinficirende Wirkung, wenn er frisch bereitet und in wohlverschlossenen Gefässen aufbewahrt ist. Die gute Beschaffenheit des Chlorkalks ist an dem starken, dem Chlorkalk eigenthümlichen Geruch zu erkennen.

Er wird entweder unvermischt in Pulverform gebraucht, oder in Lösung. Letztere wird dadurch erhalten, dass 2 Theile Chlorkalk mit 100 Theile kaltem Wasser gemischt und nach dem Absetzen der ungelösten Theile die klare Lösung abgegossen wird.

3. Lösung von Kaliseife (sog. Schmierseife oder grüne oder schwarze Seife). 3 Theile Seife werden in 100 Theile heissem Wasser gelöst (z. B. $^1/_2$ kg Seife in 17 l Wasser).

4. Lösung von Karbolsäure.

a) Karbolseifenlösung.

Zur Verwendung kommt die sog. „100proc. Carbolsäure“ des Handels, welche sich in Seifenwasser vollständig löst.

Man bereitet sich die unter Nr. 3 beschriebene Lösung von Kaliseife. In 20 Theile dieser noch heissen Lösung wird 1 Theil Carbolsäure unter fortwährendem Umrühren gegossen.

Diese Lösung ist lange Zeit haltbar und wirkt schneller desinficirend als einfache Lösung von Kaliseife.

b) Karbolsäurelösung.

Soll reine Carbolsäure (einmal oder wiederholt destillirte) verwendet werden, welche erheblich theurer, aber nicht wirksamer ist, als die sog. „100proc. Carbolsäure“, so ist zur Lösung das Seifenwasser nicht nöthig; es genügt dann einfaches Wasser.

5. Dampfapparate.

Am besten sind solche Apparate, in welchen der Dampf unter Ueberdruck (nicht unter $^1/_{10}$ Atmosphäre) zur Verwendung kommt. Die Bedienung der Apparate ist, wenn irgend angängig, ausgebildeten Desinfectoren zu übertragen.

6. Siedehitze.

Mehrstündiges Auskochen in Wasser, Salzwasser oder in Lauge wirkt desinficirend. Die Flüssigkeit muss während dieser Zeit beständig im Sieden gehalten werden und die Gegenstände vollkommen bedecken.

Unter den aufgeführten Desinfectionsmitteln ist die Wahl nach Lage der Umstände zu treffen. Insbesondere wird, wenn es an der unter Nr. 4 vorgesehenen 100proc. Carbolsäure mangeln sollte, auf die unter 1 bis 3 angegebenen Mittel zurückzugreifen sein. Sollten auch diese Mittel nicht zu beschaffen sein, so wird im Nothfalle Carbolsäure mit geringerem Gehalt an wirksamen Stoffen, welche demgemäss in grösserer Menge zu verwenden ist, oder ein anderes wissenschaftlich als gleichwerthig anerkanntes Mittel zu verwenden sein.

II. Anwendung der Desinfectionsmittel.

1. Die Ausleerungen der Cholerakranken.

Erbrochenes, Stuhlgang werden möglichst in Gefässen aufgefangen und mit ungefähr gleichen Theilen Kalkmilch (I Nr. 1) gründlich gemischt. Diese Mischung muss mindestens eine Stunde stehen bleiben, ehe sie als unschädlich beseitigt werden darf.

Zur Desinfection der flüssigen Abgänge kann auch Chlorkalk (I Nr. 2) benutzt werden. Von demselben sind mindestens zwei gehäufte Esslöffel voll in Pulverform auf $^1/_2$ l der Abgänge hinzuzusetzen und gut damit zu mischen. Die so behandelte Flüssigkeit kann bereits nach 20 Minuten beseitigt werden.

Unter den Umständen können die Entleerungen durch einstündiges Kochen (mit Wasser) unschädlich gemacht werden; alsdann sind die Gefässe, welche mit den Entleerungen in Berührung waren, ebenfalls eine Stunde lang auszukochen.

Die desinficirten Ausleerungen können in den Abort oder in die für die sonstigen Abgänge bestimmten Ausgussstellen geschüttet oder vergraben werden.

Schmutzwässer sind in ähnlicher Weise zu desinficiren, und zwar ist von der Kalkmilch so viel zuzusetzen, dass das Gemisch rothes Lackmuspapier stark und dauernd blau färbt. Erst eine Stunde nach Eintritt dieser Reaction darf das Schmutzwasser abgelassen werden.

2. Hände und sonstige Körpertheile müssen jedesmal, wenn sie mit inficirten Dingen (Ausleerungen der Kranken, beschmutzter Wäsche u. s. w.) in Berührung gekommen sind, durch gründliches Waschen mit einer desinficirenden Flüssigkeit, z. B. Chlorkalklösung (I Nr. 2) oder Carbolsäurelösung (I Nr. 4) desinficirt werden.

3. Bett- und Leibwäsche, sowie andere Kleidungsstücke, Teppiche u. dgl. werden in ein Gefäss mit Kaliseifenlösung, Carbolseifenlösung oder Carbolsäurelösung gesteckt. Die Menge der Flüssigkeit ist so reichlich zu bemessen, dass dieselbe nach dem Durchfeuchten der Gegenstände noch überall über den letzteren steht.

In dieser Flüssigkeit bleiben die Gegenstände, und zwar in Kaliseifenlösung mindestens 24 Stunden, in Carbolseifen- oder Carbolsäurelösung mindestens 12 Stunden, ehe sie mit Wasser gespült und weiter gereinigt werden. Das dabei ablaufende Wasser kann als unverdächtig behandelt werden.

Wäsche u. s. w. kann auch in Dampfapparaten, sowie durch Auskochen desinficirt werden. Aber auch in diesem Falle muss sie zunächst mit einer der genannten Desinfectionsflüssigkeiten (I Nr. 3 oder 4) stark angefeuchtet und in gut schliessenden Gefässen oder Beuteln verwahrt, oder in Tücher, welche ebenfalls mit Desinfectionsflüssigkeit angefeuchtet sind, eingeschlagen werden, damit die mit dem Hantiren der Gegenstände vor der eigentlichen Desinfection verbundene Gefahr verringert wird. Auf jeden Fall muss Derjenige, welcher solche Wäsche u. s. w. berührt hat, seine Hände in der unter II Nr. 2 angegebenen Weise desinficiren.

4. Kleidungsstücke, welche nicht gewaschen werden können, sind in Dampfapparaten (I Nr. 5) zu desinficiren.

Gegenstände aus Leder sind entweder nach Nr. 3, Abs. 1 und 2 zu behandeln oder mit Carbolsäure-, Carbolseifen- (I Nr. 4) oder Chlorkalklösung (I Nr. 2) abzureiben.

Pelzwerk wird auf der Haarseite bis auf die Haarwurzel mit einer der unter I Nr. 3 und 4 bezeichneten Lösungen durchweicht. Nach 12stündiger Einwirkung derselben darf es ausgewaschen und weiter gereinigt werden. Pelzbesätze an Kleidungsstücken von Tuch werden zuvor abgetrennt.

5. Holz- und Metalltheile der Möbel, sowie ähnliche Gegenstände werden mit Lappen sorgfältig und wiederholt abgerieben, die mit Carbolsäure-, Carbolseifen- oder Kaliseifenlösung (I Nr. 4 oder 3) befeuchtet sind. Ebenso wird mit dem Fussboden von Krankenräumen verfahren. Die gebrauchten Lappen sind zu verbrennen.

Der Fussboden kann auch durch Bestreichen mit Kalkmilch (I Nr. 1) desinficirt werden, welche erst nach Ablauf von 2 Stunden durch Abwaschen wieder entfernt werden darf.

6. Die Wände der Krankenräume sowie Holztheile werden mit Kalkmilch (I Nr. 1) getüncht oder mit einer desinficirenden Flüssigkeit (I Nr. 3, 4) abgewaschen.

Tapeten werden mit Brod abgerieben; die verwendeten Brodkrumen sind zu verbrennen.

Nach geschehener Desinfection sind die Krankenräume, wenn irgend möglich, 24 Stunden lang unbenutzt zu lassen und reichlich zu lüften, im Winter zu heizen.

7. Durch Cholera-Ausleerungen beschmutzter Erdboden, Pflaster sowie Rinnsteine, in welche verdächtige Abgänge gelangen, werden am einfachsten durch reichliches Uebergiessen mit Kalkmilch (I Nr. 1) desinficirt.

8. Soweit Abtritte im Hinblick auf den öffentlichen Verkehr (A Nr. 14 der „Massnahmen") zu desinficiren sind, empfiehlt es sich, täglich in jede Sitzöffnung mehrmals Kalkmilch oder ein anderes gleichwerthiges Mittel in einer der Häufigkeit der Benutzung entsprechenden Menge zu giessen. Tonnen, Kübel u. dgl., welche zum Auffangen des Koths in den Abtritten dienen, sind nach dem Entleeren reichlich mit Kalkmilch oder einem anderen gleichwerthigen Mittel aussen und innen zu bestreichen.

Die Sitze selbst sind mit Kalkmilch oder einer der drei Lösungen von Kaliseife, Carbolseife oder Carbolsäure zu reinigen.

9. Wo eine genügende Desinfection in der bisher angegebenen Weise nicht ausführbar ist, z. B. bei Matratzen und Federbetten in Ermangelung eines Dampfapparates, oder wenn ein Mangel an Desinfectionsmitteln eintreten sollte, sind die zu desinficirenden Gegenstände mindestens 6 Tage lang ausser Gebrauch zu setzen und an einem warmen, trockenen, vor Regen geschützten, aber womöglich dem Sonnenlicht ausgesetzten Orte gründlich zu lüften.

Strohsäcke können mit ihrem Inhalt im Dampfapparat desinficirt werden; zweckmässiger ist es, mit dem Stroh nach Nr. 10 zu verfahren und die Hülse wie die Wäsche (Nr. 3) zu desinficiren.

Polstermöbel, deren Holzwerk keinen Fournierbelag hat und nicht durch Leim zusammengehalten wird, können im Dampfapparat desinficirt werden. Ist letzteres nicht angängig, so werden die Holztheile mit Kaliseifen-, Carbolseifen- oder Carbolsäurelösung abgewaschen, sonst, wie in Abs. 1 angegeben, behandelt.

10. Gegenstände von geringem Werthe sind zu verbrennen oder in Gruben zu schütten, daselbst mit Kalkmilch zu übergiessen und mit Erde zu überdecken.

Die Desinfection ist dort, wo sie geboten erscheint, insbesondere wenn Orte, die dem öffentlichen Verkehr zugänglich sind, gefährdet erscheinen, oder wo sonst eine Infection zu besorgen ist oder stattgefunden hat, mit der grössten Strenge durchzuführen. Im Uebrigen ist aber vor einer Vergeudung von Desinfectionsmitteln eindringlich zu warnen; unnöthige und unwirksame Desinfectionen bedingen unnützen Kostenaufwand und vertheuern die Preise der Desinfectionsmittel, verleiten aber auch das Publicum zur Sorglosigkeit in dem Gefühle einer trügerischen Sicherheit.

Reinlichkeit ist besser als eine schlechte Desinfection.

11. Der Kiel- (Bilge-) Raum der im Fluss- und Binnenschiffahrtsverkehr benutzten Fahrzeuge wird durch Eingiessen von Kalkmilch, welche, sofern Raum und Ladung es zulassen, zuvor mit der zehnfachen Wassermenge zu verdünnen ist, desinficirt.

Die frisch zubereitete Desinfectionsflüssigkeit (s. o. I. 1) wird an verschiedenen Stellen des Kielraums dem Kiel-(Bilge-) Wasser — erforderlichen Falls unter Anwendung eines Trichters — zugesetzt und durch Umrühren mittelst Stangen oder dergleichen mit demselben gemischt. Von der Flüssigkeit muss so viel eingegossen werden, dass das im Bilgeraum entstehende Gemisch einen Streifen rothes Lackmuspapier stark und dauernd blau färbt; diese Prüfung ist nicht dort, wo die Kalkmilch zugesetzt worden ist, vielmehr an einer anderen geeigneten Stelle auszuführen, und zwar in der Weise, dass das Lackmuspapier vor etwaiger Berührung mit der Wandung, z. B. durch ein Blechrohr geschützt ist.

Wo die Raumverhältnisse es zulassen, wird die Desinfection in der Regel am einfachsten durch Zusatz von so viel Desinfectionsflüssigkeit erreicht, dass die ursprüngliche Menge des Bilgewassers etwa verdoppelt ist.

Vor Ablauf von mindestens einer Stunde darf das mit der Desinfectionsflüssigkeit versetzte Bilgewasser nicht ausgepumpt werden.

Ein Hineinschütten von gebranntem Kalk in den Kielraum hat keine genügend desinficirende Wirkung.

Eiserne Fahrzeuge, welche Bilgewasser nicht haben, bedürfen in der Regel keiner Desinfection des Kielraumes.

Anlage III.

Verhaltungsmassregeln für das Eisenbahnpersonal bei choleraverdächtigen Erkrankungen auf der Eisenbahnfahrt.

1. Von jeder auffälligen Erkrankung, welche während der Eisenbahnfahrt vorkommt, insbesondere von schwerem Brechdurchfall, hat der Schaffner dem Zugführer sofort Meldung zu machen.

2. Die Sorge um den Erkrankten hat sich zunächst auf eine möglichst bequeme Lagerung desselben zu erstrecken und ist Sache desjenigen Schaffners, dessen Aufsicht der betreffende Wagen untersteht.

3. Ein Verzeichniss sämmtlicher Stationen, welche mit den erforderlichen Krankentransportmitteln ausgerüstet sind und eine geeignete Krankenunterkunft bieten (Krankenübergabestationen), wird nach der geographischen Reihenfolge der Stationen geordnet, jedem Führer eines Zuges, welcher zur Personenbeförderung dient, übergeben. Aus dem Verzeichniss ist auch ersichtlich, auf welchen Stationen ständig Aerzte sofort erreichbar und zur Verfügung sind.

Der Erkrankte ist der nächsten im Verzeichniss aufgeführten Uebergabsstation zu übergeben, wenn er dies wünscht oder wenn sein Zustand eine Weiterbeförderung unthunlich macht. Berührt der Zug vor der Ankunft auf der nächsten Uebergabestation eine Zwischenstation, so hat der Zugführer sofort beim Eintreffen dem diensthabenden Stationsbeamten Anzeige zu machen; dieser hat alsdann der Krankenübergabestation ungesäumt telegraphisch Meldung zu erstatten, damit möglichst die unmittelbare Abnahme des Erkrankten aus dem Zuge selbst durch die Krankenhausverwaltung, die Polizei oder die Gesundheitsbehörde veranlasst werden kann.

Verlangt der Erkrankte seine Reise fortzusetzen, so ist die ärztliche Entscheidung darüber, ob der Reisende weiter befördert werden darf, auf der nächsten Station, auf welcher ein Arzt anwesend ist, einzuholen. Will der Erkrankte den Zug auf einer Unterwegsstation vor der nächsten Uebergabestation verlassen, so ist er hieran nicht zu hindern, der Zugführer hat aber dem diensthabenden Beamten der Station, auf welcher der Erkrankte den Zug verlässt, Meldung zu machen, damit der Beamte, falls der Erkrankte nicht bis zum Eintreffen ärztlicher Hilfe auf dem Bahnhofe, wo er möglichst zu isoliren sein würde, bleiben will, seinen Namen, Wohnort und sein Absteigequartier feststellen und unverzüglich der nächsten Polizeibehörde unter Angabe der näheren Umstände mittheilen kann.

4. Sobald eine Choleraerkrankung eintritt, sind sämmtliche Mitreisende, ausgenommen Angehörige des Erkrankten, welche zu seiner Unterstützung bei ihm bleiben wollen, aus dem Wagenabtheil, in welchem sich der Erkrankte befindet, und, wenn mehrerere Wagenabtheile einen gemeinschaftlichen Abort haben, aus diesen sämmtlichen Abtheilen zu entfernen und in einem anderen Abtheil, und zwar abgesondert von den übrigen Reisenden, unterzubringen.

5. Die Zugbeamten haben, wenn sie mit Ausleerungen Erkrankter in Berührung gekommen sind, sich sorgfältig zu reinigen und etwa beschmutzte Kleidungsstücke desinficiren zu lassen; die in gleiche Lage gekommenen Reisenden sind auf die Nothwendigkeit derselben Massnahmen aufmerksam zu machen.

Schiffahrt.

Dampfschiffahrts-Concession für den Ossiacher See. Die Landesregierung für Kärnten hat dem Mathias Kleinszig in Annenheim mit Erlass vom 13. Juli 1893, Z. 10.060, unter nachstehenden Bedingungen die erbetene Concession zum Schiffahrtsbetriebe mittelst des Dampfbootes „Josef" auf dem Ossiacher See für die Dauer von 25 Jahren ertheilt.

1. Alljährlich hat vor der Verwendung des Dampfbootes im öffentlichen Verkehre eine Probefahrt stattzufinden, bei welcher sowohl die Thätigkeit des Fahrzeuges und der Maschine, als auch die specielle Eignung des Schiffsführers, welcher auch die allgemeine Qualification eines Dampfkessel- und Maschinenwärters besitzen muss, zur Führung des Fahrzeuges zu erproben ist. Hiebei wird jedoch bemerkt, dass die Führung des Schiffes und die Bedienung des Motors im gegebenen Falle einer und derselben Person anvertraut werden kann.
2. Zum vorstehenden Zwecke hat der Concessionswerber alljährlich die Instandsetzung des Dampfbootes mindestens 14 Tage früher der k. k. Landesregierung anzuzeigen, worauf die Vornahme der Probefahrt unter Zuziehung eines Staatstechnikers und eventuell des Schiffahrts-Gewerbeinspectors veranlasst werden wird.
3. Der Concessionswerber ist verpflichtet, sich ohne weitere Einwendung jenen Anordnungen zu fügen, welche in Folge der vorgenommenen Probefahrt oder bei was immer für einem Anlasse im Interesse der vollen Sicherheit des Schiffahrtsbetriebes von der k. k. Landesregierung erlassen werden.
4. Die periodische Revision des gleichzeitig mit der Concessions-Ertheilung genehmigten Tarifes wird vorbehalten.
5. Der Concessionswerber ist verpflichtet, die Fahrordnung im Anschlusse an die Bahnverbindungen, daher im Einvernehmen mit der Bahnverwaltung aufzustellen.
6. Der Concessionswerber ist verpflichtet, die ebenfalls gleichzeitig mit der Concessions-Ertheilung genehmigte Fahrordnung rechtzeitig zu verlautbaren, dieselbe an die als Aufsichtsbehörde fungirende k. k. Bezirkshauptmannschaft in Villach vorzulegen und nicht nur auf dem Schiffe selbst, sondern auch in den Stationen, und zwar unter Ersichtlichmachung der Preise für die einzelnen Relationen anzuschlagen.
7. Die einmal activirten Linien müssen, ausserordentliche Umstände ausgenommen, welche der Landesregierung fallweise anzuzeigen sind, aufrecht erhalten werden.
8. Auf die Bestimmungen des § 19 des Gesetzes vom 19. April 1892, R.-G.-Bl. Nr. 60, über die Verleihung von Anstellungen an ausgediente Unterofficiere ist entsprechend Bedacht zu nehmen.
9. Der Concessionswerber ist verpflichtet, alljährlich innerhalb von 14 Tagen nach Einstellung der Fahrten statistische Ausweise über den Verkehr in den einzelnen Relationen der k. k. Landesregierung vorzulegen.
10. Für den vorstehend concessionirten Schiffahrtsbetrieb haben selbstverständlich die Bestimmungen der Schiffahrts-Ordnung für die Kärntner Seen, Verordnung der Landesregierung vom 5. Juli 1888, Z. 7231, L.-G.-Bl. Nr. 19, Abschnitt I, Absatz 1—10, dann Absatz 30—32 volle Anwendung zu finden.

[H.-M.-Z. 37.413.]

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Poseidon" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2433 T. Gehalt ist am 3. Juli mit 17 Passagieren und 671 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 38 Colli Bier, 4 Colli Schuhwaaren, 9 Colli Kurzwaaren, 22 Colli Esswaaren, 3800 Stück verschiedene Hölzer; nach Samarang 13 Colli Metallwaaren, 13 Colli Holzwaaren; nach Menado 45 Colli Bier; nach Macassar 40 Colli Bier; nach Suez 1 Collo Mützen, 33 Colli Zucker, 26 Colli Metallwaaren; nach Suakim 80 Colli Zucker, 800 Stück verschiedene Hölzer; nach Aden 61 Colli Glasperlen, 10 Colli Garne, 140 Colli Mehl, 23 Colli Esswaaren, 4 Colli Holzwaaren, 23 Colli Papier, 50 Colli Schwefel; nach Massaua 50 Colli Bier; nach Zanzibar 25 Colli Mehl, 35 Colli Zucker, 132 Colli Glasperlen; nach Hodeidah 34 Colli Metallwaaren; nach Bombay 36 Colli Knöpfe, 1351 Colli Papier, 51 Colli Kurzwaaren, 13 Colli Spielkarten, 94 Colli Esswaaren, 36 Colli Baumwollwaaren, 350 Colli Farben, 4 Colli Musikinstrumente, 57 Colli Lampen, 91 Colli Manufacturwaaren, 138 Colli Metallwaaren, 66 Colli Holzwaaren, 138 Colli Glasperlen, 6 Colli Spielwaaren, 27 Colli Seife, 10 Colli Mützen, 168 Colli Glaswaaren; nach Kurachee 54 Colli Papier, 5 Colli Metallwaaren; nach Bagdad 37 Colli Baumwollwaaren, 13 Colli Manufacturwaaren; nach Bassorah 14 Colli Manufacturwaaren; nach Bushire 100 Colli Zucker; nach Colombo 7 Colli Baumwollwaaren, 28 Colli Manufacturwaaren; nach Rangoon 36 Colli Baumwollwaaren, 52 Colli Metallwaaren; nach Tuticorin 2 Colli Manufacturwaaren; nach Bunder Abbas 5 Colli Manufacturwaaren; nach Madras 7 Colli Kurzwaaren, 48 Colli Papier, 83 Colli Glasperlen; nach Calcutta 29 Colli Knöpfe, 156 Colli Papier, 32 Colli Kurzwaaren, 69 Colli Baumwollwaaren, 76 Colli Manufacturwaaren, 70 Colli Metallwaaren, 254 Colli Glasperlen, 22 Colli Esswaaren, 20 Colli Glaswaaren; nach Penang 28 Colli Papier, 9 Colli Holzwaaren, 3 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren; nach Singapore 13 Colli Papier, 20 Colli Holzwaaren, 41 Colli Glasperlen, 6 Colli Baumwollwaaren; nach Soerabaya 21 Colli Mehl, 3 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Glasperlen; nach Samarang 20 Colli Glasperlen; nach Batavia 10 Colli Manufacturwaaren, 11 Colli Metallwaaren, 9 Colli Lampen; nach Deli 6 Colli Holzwaaren; nach Manila 14 Colli Papier, 11 Colli Glasperlen; nach Shanghay 30 Colli Seife. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 456.476 fl. ö. W.

Finmaner Hafen. (Verkehr im ersten Semester 1893.) Dem officiellen statistischen Auswcise für den ersten Semester 1893 zufolge (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 71) ergab der Verkehr folgendes Resultat, und zwar gingen ab (im Vergleiche zum Vorjahre):

vom 1. Jänner bis 30. Juni	1893	1892
	Metercentner	
Mehl	393.764	331.550
davon:		
nach Grossbritannien	261.085	247,458
„ Frankreich	60.813	64.405
„ Brasilien	37.681	18.205
„ Spanien	20	2.200
„ Italien	1.593	—
„ Holland	1.040	—
„ Tunis	255	—
Gerste	105.287	33.038
davon:		
nach Grossbritannien	66.197	6.488
„ Holland-Belgien	33.815	24.617
„ Italien	4.710	1.809
„ Nordamerika	13.456	—
Fisolen	159.832	77.970
davon:		
nach Holland-Belgien	4.975	67.743
„ Frankreich	3.330	4.810
„ Grossbritannien	6.381	1.988
„ Italien	22.451	6.416
„ Nordamerika	116.381	1.100
„ Spanien	4.185	4.405
„ Tunis und Algier	900	165
„ Brasilien	1.500	—
Pflaumen	12.280	7.174
davon:		
nach Nordamerika	10.868	4.476
„ Belgien-Holland	618	2.326
„ Italien	495	508
„ Grossbritannien	—	25
Zucker	179.675	43.630
davon:		
nach Italien	100.570	36.411
„ Grossbritannien	77.660	7.575
„ Malta und Tunis	2.165	700

Aus diesen Exportziffern zeigt sich Folgendes: Die Ausfuhr an Mehl war gegen das I. Semester vorigen Jahres stärker nach Grossbritannien, Brasilien, Italien und Holland; an Gerste nach Grossbritannien, Holland, Belgien, Italien und Nordamerika; an Fisolen (deren Verkehr aussergewöhnliche Dimensionen umfasste) nach Nordamerika und Italien; an Pflaumen nach Nordamerika; an Zucker nach Italien und Grossbritannien. Im Ganzen ergab sich durchwegs eine Steigerung des Seeverkehres.

Preussen. (Elbestrompolizei.) Der Chef der Elbestrom-Bauverwaltung, Oberpräsident der Provinz Sachsen, hat unterm 12. Juli nachstehende Polizei-Verordnung, betreffend die Ausführung von Arbeiten zur Vertiefung des Strombettes der Elbe vor dem Packhofe zu Magdeburg erlassen.

Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 und der §§ 6, 12 und 15 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 verordne ich hiemit Folgendes:

§ 1.

Während der Ausführung der Arbeiten zur Vertiefung des Strombettes vor dem Packhofe zu Magdeburg haben die Dampfschiffe und Schleppzüge an den dort beschäftigten Fahrzeugen, Baggermaschinen u. s. w., sobald dieselben bei Tag durch eine rothe Fahne, bei Nacht durch zwei übereinanderstehende Laternen mit rothem Lichte kenntlich gemacht sind, langsam in der Art vorüberzugehen, dass sie in der Bergfahrt nur mit halber Kraft, in der Thalfahrt mit thunlichst geringer Benützung der Dampfkraft fahren. Sämmtliche vorübergehende Fahrzeuge und Flösse haben sich von den Arbeitsstellen möglichst entfernt zu halten.

§ 2.

In den Zeitabschnitten, während welcher die Sprengungen ausgeführt werden, dürfen Fahrzeuge irgend welcher Art, sowie Flösse in die Stromstrecke, die oberhalb und unterhalb der Arbeitsstellen durch ausgestellte Nachen kenntlich gemacht ist, welche ausser der kgl. Dienstflagge bei Tag eine rothe Warnungsflagge und bei Nacht drei rothe Lichter übereinander führen, nur mit besonderer Genehmigung des Stromaufsichts-Beamten einfahren. Für die Vornahme der Sprengungsarbeiten ist die Zeit der Wochentage von 12—1 und 6—7 Uhr Nachmittags und, soweit es erforderlich werden sollte, die Nachtzeit festgesetzt.

§ 3.

Diejenigen Fahrzeuge, welche während der im § 2 angegebenen Zeit in die Arbeitsstrecke nicht einfahren dürfen, haben oberhalb und unterhalb derselben nach Anweisung des Stromaufsichts-Beamten anzulegen. Innerhalb der Arbeitsstrecke befindliche Fahrzeuge sind während der Sprengungen erforderlichen Falles den Anordnungen des Aufsichtsbeamten entsprechend zu verlegen; ohne Genehmigung desselben dürfen sie ihren Platz nicht verlassen.

§ 4.

Uebertretungen der vorstehenden Vorschriften werden, soferne nicht nach den bestehenden Gesetzen eine schwerere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 60 Mk. oder mit entsprechender Haft geahndet.

§ 5.

Diese Polizei-Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Verkündigung in Kraft.

Schweiz, Thurgau. (Sicherheitsvorschriften für kleine Fahrzeuge am Bodensee. Das Departement für die inneren und volkswirthschaftlichen Angelegenheiten des Cantons Thurgau hat in Ausführung der von den Regierungen der Uferstaaten des Bodensee's genehmigten Beschlüsse der Bregenzer Schiffahrtsconferenz vom Mai 1892 zur Verhütung von Gefahren in den Häfen und auf der Fahrt unterm 8. März d. J nachstehende Vorschriften für Segelyachten, Fischerboote, Ruderboote und Gondeln erlassen.

1. Schiffe der bezeichneten Art haben von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang bei Annäherung von oder zu Dampfbooten rechtzeitig ein weisses Licht zu zeigen, das in dunkler Nacht bei klarer Luft bei Segelyachten auf 2, bei den übrigen Schiffen auf 1 km sichtbar sein muss.
2. Ein solches nach allen Richtungen sichtbares Licht hat auch jedes Schiff zu zeigen, das während der Nachtzeit ausserhalb der Häfen und Landungsstellen in der Nähe derselben vor Anker liegt.
3. In Bezug auf die Standorte der an den Anlandestellen der Häfen vertäut liegenden Fahrzeuge, sowie auf die Beleuchtung der letzteren sind die Bestimmungen der betreffenden Hafenordnung oder die Anordnungen der betreffenden Hafen- bezw. Polizeihehörde massgehend. Für die Benützung der Häfen und Landungsplätze überhaupt gelten die einschlägigen Vorschriften der betreffenden Hafen-, bezw. Dammordnung.
4. Den in die Häfen ein- bezw. aus denselben auslaufenden Dampfschiffen müssen Gondeln und andere kleine Fahrzeuge auf entsprechende Entfernung aus dem Wege gehen.
5. Die Fischerboote haben — gleichwie die Segelschiffe — bei gefahrdrohender Annäherung eines Dampfschiffes durch kurze, rasch aufeinanderfolgende Töne in einfacher Reihenfolge mit dem Nebelhorn (Alarmsignal) die Aufmerksamkeit des Dampfschiffes wachzurufen. Ebenso haben sie in der Hörweite von Nebelsignalen der Dampfschiffe das für sie vorgeschriebene Nebelsignal durch rasch aufeinanderfolgende kurze Töne mit dem genannten Instrumente abzugeben. Das Nothsignal ist bei Schiffen dieser Art wie das Alarmsignal, jedoch in mehrfacher Reihenfolge der Töne auszuführen.
6. Den Schiffsführern wird die genaue Befolgung dieser Vorschriften zur Pflicht gemacht. Uebertretungen haben im Anzeigefalle angemessene Büssung durch die zuständige Hafen- bezw. Polizeihehörde zur Folge.

— Bekanntmachung, betreffend die Untersuchung der thurgauischen Bodensee-Segelschiffe. In Vollziehung der Artikel 5, 6, 7 und 10 der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee und der auf Grund der Bregenzer Conferenzbeschlüsse erlassenen Vollziehungsverordnung vom 3. Februar 1893, hat das thurgauische Departement für die inneren und volkswirthschaftlichen Angelegenheiten mit Bekanntmachung vom 20. Februar d. J. neue Bestimmungen über die Untersuchung der thurgauischen Bodensee-Segelschiffe erlassen. Danach muss:

1. Jedes zur Bodenseeschiffahrt gehörige Segelschiff auf seiner Aussenseite auf einer Tafel von Eisenblech mit einer von Weitem lesbaren Schrift den Namen oder die Nummer des Schiffes enthalten.
2. Sobald das betreffende Schiff durch die amtliche Untersuchung tauglich befunden ist, hat die zuständige Behörde die Linie der grössten zulässigen Eintauchung festzusetzen; zur Bezeichnung dieser Linie sind auf beiden Seiten des Schiffes eiserne Klammern von 25 cm Länge und 4 cm Höhe in hervortretender Farbe zu verwenden, welche innerhalb eines auf der sichtbaren Oberfläche eingehauenen Ringes mit den in gleicher Weise angebrachten Buchstaben $\frac{T}{U}$ zu versehen sind; daneben ist an geeigneter Stelle die Tonnenzahl der Ladefähigkeit (1 t = 20 Centnern) anzubringen.
3. Zu den ebenfalls der Untersuchung zu unterstellenden Ausrüstung eines Segelschiffes gehören: 1 Mast mit vollständigem Tau- und Takelwerk, complete Steuervorrichtung, die erforderlichen Windladen (Anschlagbretter), 1 Anker sammt Ankerseil oder eine Kette nebst Ersatztau oder Ersatzkette, 1 Compass mit Beleuchtungseinrichtung, 1 Nebelhorn, 1 Nothflagge von rother und 1 Flagge als Schleppsignal von weisser Farbe und entsprechender Grösse, 2 Laternen nebst Feuerzeug und 4 Lichtern von solcher Beschaffenheit, dass das weisse Licht in dunkler Nacht bei klarer Luft auf 2 km sichtbar ist, 5 Ruder, 5 Schalter, 1 Haken, 3 Drillerbengel (wo mechanisches Triebwerk fehlt), Zange, Beil, Säge, Stiften und Dichtungs (Schopp-) Material), 4 Anbindstricke, 8 Häng- (Helm) Nägel oder Klammern, 3 Schöpfkübel oder 1 Pumpe und 1 Kübel, 2 Laden (Dille) oder 2 Rettungsringe oder ein Beiboot, 1 verschliessbarer Trog oder Kasten, wasserdichte Decken für Segel und Taue, für beladene Schiffe, ausserdem das zur Entleerung geeignete Werkgeschirr (Winden, Walzen, Hebeisen, Schaufeln etc.)
4. Als nothwendige Bemannung eines Schiffes werden verlangt: Bei einer Ladefähigkeit bis zu 40 t 2 Mann (1 Führer nnd 1 Gehilfe), bei einer Ladefähigkeit von über 40—80 t 3 Mann (1 Führer und 2 Gehilfen), bei einer Ladefähigkeit von über 80 t 4 Mann (1 Führer und 3 Gehilfen). Für leere Schiffe der grösseren Art genügen ausnahmsweise 2 Mann.
5. Die Untersuchung der Segelschiffe bezüglich ihrer Beschaffenheit, Ausrüstung und Bemannung, sowie die Aichung und die Anbringung der zulässigen Eintauchungslinie findet durch die Bezirksämter Arbon und Kreuzlingen mit Zuzug von je 2 sachkundigen Experten auf Kosten des Staates statt. Das Bezirksamt Arbon wird den Gesammtbedarf an Aufschriftstafeln, sowie an Klammern zur Bezeichnung der Eintauchungslinie anschaffen und zum Selbstkostenpreise an die Schiffseigenthümer abgeben.
6. Sämmtliche thurgauische Segelschiffbesitzer, welche das Recht zur Ausübung der Bodenseeschiffahrt beibehalten, bezw. neu erwerben wollen, werden angewiesen, ihre Schiffe unverzüglich in gehörigen Stand zu stellen, die in Ziffer 3 vorgeschriebene Schiffsausrüstung nöthigenfalls zu vervollständigen und sich sodann — unter Einreichung eines specificirten Verzeichnisses der Schiffsausrüstungsgegenstände und Angabe der Bemannungszahl — zur Schiffsuntersuchung beim Bezirksamte ihres Wohnortes zu melden, welches ihnen bei befriedigendem Ergebnisse derselben die Prüfungsurkunde nach dem vorgeschriebenen Formnlare gegen Bezahlung einer Stempelgebühr von 30 Rappen ausstellen wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Am 27. Juli wurde im Beisein des Regierungsvertreters, k. k. Ministerial-Vice-Secretärs Rudolf von Amberg die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Der Vorsitzende Dr. Alois Pajer Ritter von Monriva constatirte zunächst, dass die Generalversammlung ordnungsmässig kundgemacht worden, dass das gesammte zur Ausgabe gelangende Actiencapital gezeichnet und auf dasselbe ein Betrag von mehr als 30 pCt. baar eingezahlt worden ist. Nach Erledigung der weiteren Formalien erklärte die Versammlung die Gesellschaft für constituirt und nahm die statutarischen Wahlen vor. Zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes wurden gewählt: Dr. Alois Pajer Ritter von Monriva, Advocat und Landesausschuss-Beisitzer in Görz; Dr. Ernst Trevisan, Advocat und Bürgermeister in Monfalcone; Dr. Isidor Bing, Rechtsconsulent in Wien; Anton Dreossi, Bürgermeister in Cervignano, und Johann Baptist Stabile, Bürgermeister in Aquileja.

In der unmittelbar nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Dr. Alois Pajer Ritter von Monriva zum Präsidenten und Dr. Ernst Trevisan zum Vice-Präsidenten des Verwaltungsrathes gewählt. Dr. Isidor Bing wurde zum geschäftsführenden Verwaltungsrathe gewählt und mit der Leitung des Bureau betraut.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat Juli 1893.)

Artikel	Lager am 1. Juli	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Juli
	Metercentner			
Weizen	1236	1507	1870	873
Roggen	106	802	648	260
Gerste	398	200	326	272
Hafer	10904	1720	5821	6803
Malz	301	325	246	380
Mais	1673	151	881	943
Diverse	6875	411	1417	5969
Total	21493	5116	11109	15500

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Juli 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	—	—	—	—	—	—	—
Roggen	276	99	375	—	—	—	—	—
Gerste	597	506	603	500	—	—	—	—
Hafer	1.034	367	781	620	—	—	—	—
Erbsen	930	428	508	850	—	—	—	—
Bohnen	215	555	336	434	—	—	—	—
Raps	80	8	—	88	—	—	—	—
Wicken	47	1	20	28	—	—	—	—
Leindotter	12	8	—	20	—	—	—	—
Leinsamen	70	—	30	40	—	—	—	—
Mais	—	89	36	53	—	100	—	100
Diverse	38	322	279	81	—	—	—	—
Zusammen	3.299	2.383	2.968	2.714	—	100	—	100
Versicherungswerth fl.	25.173	26.902	30.203	21.872	—	600	—	600
Spiritus	8.044	595	1.049	7.590	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	126.624	8.942	16.242	119.324	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide.								
Lagerscheine Stück	4	2	—	6	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	3.200	1.300	—	4.500	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants Stück	3	—	—	3	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	2.400	—	—	2.400	—	—	—	—
Lombardbetrag fl.	1.300	—	—	1.300	—	—	—	—
Spiritus.								
Lagerscheine Stück	12	1	2	11	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	19.705	1.511	3.011	18.205	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants Stück	12	1	2	11	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	19.705	1.511	3.011	18.205	—	—	—	—
Lombardbetrag fl.	11.310	1.000	1.750	10.560	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. September 1893 tritt der Tarif, Theil II, Heft 1, für den obbezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält „Specielle Tarifbestimmungen und Transportgebühren für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren zwischen Stationen der in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, dann der in Galizien gelegenen Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und den Budapester Bahnhöfen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, sowie der Station Budapest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits".

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. im Wege der Verbandsstationen zum Preise von 80 kr. per Stück zu beziehen.

Wien, am 2. August 1893. [648]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Verkehrsstelle Dölau in den Tarif.

Mit sofortiger Giltigkeit treten für die Verkehrsstelle Dölau directe Frachtsätze in Kraft, welche durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zu erfahren sind.

Wien, am 7. August 1893. [649]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Aufnahme der Station Botfalu in den Ausnahmetarif.

Vom 15. Juli 1893 ab wurde die Station Botfalu der Ungarischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Auf der Schnitt-Tafel II des Tarifheftes II ist auf Seite 18 bei den Stationen der Ungarischen Staatseisenbahnen hinter Boldogháza die Station Botfalu mit dem Theilfrachtsatz von 121 Kreuzer nachzutragen.

Budapest, 4. August 1893. [650]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum Tarife Theil II, Heft 4.

Mit 1. September 1893 gelangt der Nachtrag I zum Ostdeutsch Oesterreichischen Verbands-Gütertarife Theil II, Heft 4, vom 1. August 1893, zur Einführung. Derselbe enthält neben einem neuen alphabetischen Verzeichnisse der nach Ausnahmetarifen zu befördernden Waaren, Aenderungen in der Numerirung von Ausnahmetarifen und Berichtigungen des Haupttarifes, insbesondere neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Eisenerzen, Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltigen Converterschlacken zum Hochofenbetriebe.

Wien, am 7. August 1893. [651]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Getreideverkehr von Stationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Bayern [A.-T. Nr. I vom 1. October 1891].) Um die seit 1. Juni aus Anlass des Futtermangels in Bayern gewährte fünfzigprocentige Frachtermässigung auch bei Abfertigung im combinirten Schiffs- und Bahnverkehr weitthunlichst schon im Kartirungswege zugänglich zu machen, gelangen fortab für die einschlägigen Artikel der Serien I und II (Moharsamen, Futtermehl, Oelsaaten, Mais) bei Umschlag in Passau für die bayerischen Bahnstrecken ab Passau an Stelle der Theilbeträge b der Schnitttafeln b die um die Hälfte gekürzten vollen Localfrachten des normalen Specialtarifes I mit einem Zuschlage von 3 Pfennig für 100 kg (Passauer Ländebahngebühr) zur Berechnung, soferne schon bei der Aufgabe der Sendungen in Passau zugleich mit dem Bahn-Frachtbriefe die vorgeschriebene Bescheinigung des landwirthschaftlichen Bezirkscomités oder der Gemeindebehörde darüber vorgelegt wird, dass die bezogenen Futtermittel zur unmittelbaren Verwendung für landwirthschaftliche Zwecke in Bayern bestimmt sind.

Die Bescheinigung ist im Frachtbriefe und in der zugehörigen Frachtkarte vorzumerken und mit der Empfangsrechnung an die Verkehrscontrole einzusenden.

Im Uebrigen erleidet die bisherige Abfertigung und Verrechnung keine Aenderung.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Norddeutsch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr.) Vom 1. August 1893 ab gelten an Stelle der für nachgenannte Stationen bisher bestandenen Ausnahmefrachtsätze für rohe Baumwolle in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg die folgenden:

Nach und von	Eger (S.St.B.)	Franzensbad (S.St.B.)	Hof (S.St.B.)
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Bremerhafen und Geestemünde (Freihafenbahnh. und Zollinlandsbahnhof), Brake und Nordenham	2·52	2·52	2·52
Harburg H.	2·49	2·49	—
Harburg U. E.	2·50	2·50	—
Elsfleth	—	—	2·52
Altona	2·51	2·51	—
Hamburg	2·49	2·49	—

Für Sendungen nach oder von Eger trans. und Franzensbad trans. tritt eine Ermässigung von 0·04 Mk. für 100 kg ein.

Königl. Preussische Staatseisenbahnen. (Nachtrag I zum Personen- und Gepäckstarif, Theil I.) Mit Giltigkeit vom 15. August tritt zum Staatsbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893, der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält u. A. anderweitige Bestimmungen, betreffend die bedingungsweise Annahme von Edelsteinen, echten Perlen, Pretiosen etc. zur Beförderung als Gepäck und als Expressgut.

Grossherzoglich Oberhessische Eisenbahnen. (Ausdehnung des Ausnahmetarifes für Streu- und Futtermittel.) Vom 1. August ab findet der Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel auch im Verkehre der Oberhessischen Eisenbahn mit der Cronberger Eisenbahn Anwendung.

Königl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Frachtermässigungen für Streu- und Futtermittel.) Die auf den preussischen Staatsbahn- und einzelnen Privatbahnstrecken nach den in der Bekanntmachung vom 25. Juli bezeichneten Nothstandsgebieten gewährten ausserordentlichen Frachtermässigungen von 25 pCt. der Ausnahmesätze für Streu- und Futtermittel, bezw. der auf die Preussischen Staatseisenbahnen und Privatbahnen entfallenden Frachtantheile werden im Rückvergütungswege auch den Kreisen des Eisenbergs, der Twiste und der Eder im Fürstenthume Waldeck für Streu- und Futtermittelbezüge der Kreisvertretung bewilligt, soferne durch eine Bescheinigung des Kreisamtmannes nachgewiesen ist, dass die Futtermittel für Rechnung des Kreises bezogen sind und an kreiseingesessene Landwirthe behufs Verwendung in deren eigener Wirthschaft zur Vertheilung gelangen. Die gleiche Frachtermässigung gewähren für Streu- und Futtermittel:

1. die derselben beigetretenen Privatbahnen für die nach den Landraths-Amtsbezirken Gotha, Ohrdruf und Waltershausen und den gleichnamigen Stadtbezirken bestimmten Sendungen unter den in der Bekanntmachung vom 25. Juli angegebenen Bedingungen;
2. die Preussischen Staatsbahnen bei Bezügen der Landwirthe in Hohenzollern. Bei diesen Bezügen ist der Nachweis der Verwendung etc. durch eine Bescheinigung des Oberamtsmannes des betreffenden Bezirkes zu erbringen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinische). (Neuer Local-Gütertarif.) Am 1. October 1893 tritt für den Binnenverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) ein neuer Gütertarif in Kraft, durch welchen der jetzige Local-Gütertarif vom 1. Jänner 1891 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Derselbe enthält u. A. neue, vielfach ermässigte, aber auch erhöhte Entfernungen für die Kölner Güterbahnhöfe. Erhöhungen treten ein bei der Station Köln-Süd im Verkehre mit den Stationen in der Richtung von Köln—Düren und von Köln—Neuss.

Gleichzeitig mit der Ausgabe des neuen Gütertarifs erhalten die bisherigen Stationeu Ehrenfeld, Longerich, Nipes alter Bahnhof, Nipes Central-Werkstätte, allgemein die Bezeichnung:

Köln-Ehrenfeld, Köln-Longerich, Köln-Nippes alter Bahnhof, Köln-Nippes Hauptwerkstätte.

Frachtgut-Sendungen, welche nach einer der vorgenannten vier Stationen oder nach Köln-Süd, Köln-Thürmchen. oder Köln-Rheinstation bestimmt sind, müssen die vollständige Stationsbezeichnung, so wie sie hier vorsteht, in der Frachtbrief-Adresse tragen. Fehlt die Nebenbezeichnung (Ehrenfeld, Longerich u. s. w.), so werden die Sendungen auf Köln-Gereon zu den für diese Station bestehenden Frachtsätzen abgefertigt.

Auf Eilgut-Sendungen für Köln-Ehrenfeld, Köln-Longerich und Köln-Nippes Hauptwerkstätte findet vorstehende Bestimmung sinngemässe Anwendung, jedoch mit der Massgabe, dass beim Fehlen der Nebenbezeichnung (Ehrenfeld u. s. w.) Abfertigung der Sendnngen auf Köln Eilgut-Abfertigung stattfindet.

Ferner wird mit dem 1. October in allen in Betracht kommenden Verkehren die Güterstation Köln-Pantaleon als Tarifstation aufgehoben. Dieselbe dient von dem genannten Zeitpunkt ab bis auf Weiteres nur noch als Ladestelle des Güterbahnhofs Köln-Süd, u. zw. innerhalb der jetzt bestehenden, am 10. September 1892 veröffentlichten Verkehrsbeschränkungen und unter Anwendung der Entfernungen und Tarifsätze für den letzterwähnten Bahnhof.

Der neue Gütertarif für den Binnenverkehr wird spätestens Mitte September zur Ausgabe gelangen. Bis dahin gibt das Tarifbureau der unterzeichneten Direction nahere Auskunft.

Kgl. Eisenbahn-Direction Hannover. (Ergänzung einer Bekanntmachung.) Die Bekanntmachung vom 19. Juli 1893 wird dahin ergänzt, dass der Ausnahmetarif für Torfstreu, Torfmull und Futtermittel im Westdeutschen Verbandsverkehr vom 25. Juli 1893 ab nunmehr auch im Verkehre mit Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Mecklenburgischen Südbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd und vom 1. August 1893 ab im Verkehre mit Stationen der hessischen Nebenbahnen allgemein zur Anwendung kommt. Ansserdem tritt der vorbezeichnete Ausnahmetarif nach Massgabe der von der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin ergehenden Bekanntmachungen allgemein in Wirksamkeit auch im Niederdeutschen Verbandsverkehr mit Giltigkeit vom 25. Juli 1893 ab, jedoch ausschliesslich des Verkehres mit Stationen der Braunschweigischen Landes-, der Eckernförde-Kappelner, der Halberstadt-Blankenburger und der Hoyaer Eisenbahn, im Norddeutschen Verbandsverkehr gleichfalls mit Giltigkeit vom 25. Juli 1893 ab unter Ausschluss des Verkehrs mit Stationen der Braunschweigischen Landes-, der Farge-Vegesacker, der Halberstadt-Blankenburger, der Hoyaer und der Kreis Oldenburger Bahn. Ausgeschlossen bleibt indess auch bezüglich dieser letzteren beiden Verbandsverkehre der Verkehr der auf ausserdeutschem Gebiet gelegenen Stationen nach Massgabe des Ausfuhrverbotes für Heu, frische und getrocknete Futterkräuter, Stroh und Häcksel.

— (Nachtrag I zum Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel.) Zu dem am 25. Juli 1893 für den diesseitigen Localverkehr, den Hamburg-Mecklenburgischen und den Mecklenburgischen Verbandsverkehr in Kraft getretenen Ausnahmetarif für verschiedene Streu- und Futtermittel erscheint mit Giltigkeit vom gleichen Tage der Nachtrag I, durch welchen u. A. das Waarenverzeichniss ergänzt wird. Der Nachtrag kann von den Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt die

Lieferung von zwei Stück Dampfkesseln

mit je 100 m² feuerberührter Heizfläche, im öffentlichen, allgemeinen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung dieser Kessel hat auf Grund der allgemeinen Lieferbedingnisse zu erfolgen. Diese, sowie die für die Offertstellung nähere Beschreibung der Dampfkessel (sammt Zeichnung des Kesselhauses) können bei der Unter-Abtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) eingesehen oder, über Ansuchen, gegen Erlag des Betrages von 2 fl. behoben werden.

Für die genannte Lieferung werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: „Offerte für die Lieferung von zwei Stück Dampfkesseln für die Werkstätte Stanislau“ bis zum 30. August 1893, Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgehäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags, im Bureau der Unter-Abtheilung 3 statt, und steht es dem Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die Preise in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift, einschliesslich Patentgebühren, franco Waggon Saybusch, und einschliesslich der completen Montirung und Ueberwachung der Einmauerung in der Werkstätte Stanislau, aufzunehmen.

Der Liefertermin wird mit drei Monaten, vom Tage der Verständigung der Lieferungsübertragung an gerechnet, die Haftzeit mit zwei Jahren, vom Tage der Inbetriebsetzung an gerechnet, festgesetzt.

In dem Offerte muss entweder die Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse eingesehen hat und vollinhaltlich annimmt oder es müssen dieselben vorschriftsmässig gestempelt dem Offerte beigeschlossen sein.

Auch sind dem Offerte eine genaue Beschreibung und Zeichnung der Dampfkessel beizugeben.

Die Offerte und alle Offertbeilagen sind pro Bogen mit je einer 50 kr. Stempelmarke, Zeichnungen, welche grösser sind als ein Bogen Kanzleipapier, sind mit je einer Ein Gulden-Stempelmarke zu versehen.

In dem Offerte ist weiters die Erklärung aufzunehmen dass der Offerent mit seinem Anbote bis 30. September 1893 im Worte bleibt.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung, nach Abschlnss der Lieferungs-Uebertragung, den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Art. 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, im August 1893.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1583	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Chotebor	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 5000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbenmechlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	156	112*)	44	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1894 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt zehn Pfennige pro 100 kg **) Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermässigen sich diese Frachtsätze bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen um 4 Pfennige pro 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag					151	107*)	44			
				Dresden-Elbkai					196	152**)	44			

Die Sendungen müssen zur Vollendung der Fabrik der Firma Leopold Löwenbach in Choteboř bestimmt sein; die Frachtbriefe müssen die bezügliche Bestätigung Seitens des Stationsvorstandes über die thatsächliche Verwendung enthalten.

1584	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Baumaterial	Smiřitz Předměřitz Königgrätz Pardubitz Böhm.-Skalitz	Rossitz Oe.N.W.B.	Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur erlangten Benützungsbewilligung, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	Verschieden	50%ige Ermässigung der Local-Frachtsätze*)	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Partei „Zucker-Raffinerie Heinr. Benies in Rossitz" als Empfänger lautenden Frachtbriefe bis Ende Februar 1894	*) Als Minimal-Einheitssatz muss eine Taxe von 0·1 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer verbleiben. Die Ermässigung hat Giltigkeit nur für Sendungen zum Baue der Zucker-Raffinerie Heinr. Benies in Rossitz

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1585	Böhmischen Nordbahn		Bruchsteine und Bausand	Neratovic Aužic	K r a l u p	Auf- und Abladen durch die Partei, Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens bis ultimo 1893	L o c a l	kr. 7·4 5·1	kr. 4·5 4·0	kr. 2·9 1·1	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe bis ultimo Februar 1894	
1586	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Baumaterialien und Einrichtungen	Pilsen (E.P.P.K.) Beneschau Čerčan-Pisely Plass Klattan Hlnbocep Prag (Smichow) Strakonitz Leoben transit (für Sendungen von Graz)	Klobuk	Die Sendungen müssen zum Bau des Industriegeleises der Zuckerfabrik in Klobuk bestimmt sein. Die bezüglichen Frachtbriefe müssen an die Actien-Zuckerfabrik in Klobuk adressirt sein. Das Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	kr. 14·72 10·— 9·28 12·16 18·64 5·44 5·76 20·88 46·08	Verschieden	Im Kartirungswege		
1587	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzstoffpappe, ungeleimte	Teruitz, Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Pirmasens, Station der Pfälzischen Eisenbahnen	Bei Aufgabe in Ladungen zu 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief	Vom 15. August 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längst. bis Ende December 1893			3·51 Mark		Im Kartirungswege		
1588	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		„Mais-Kolben entkörnt" (Kukurntz-Kolben, Türken-Weiz-Kolben entkörnt)	von nnd nach allen Stationen der im Localtarife Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A enthaltenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen			Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif		Ausnahmetarif I, bezw. Ausnahmetarif V c		Im Kartirungswege		Unter Aufrechthaltnng der im Tarif-Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A für A.-T. I, bezw. A.-T. V c enthaltenen diesbezüglichen Bestimmungen
1589	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine	Latein	Butschowitz	Aufgabe in vollen Wageuladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	9·2 kr.	7·0*) kr.	2·2 kr.	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

*) Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Sendnngen, welche nachweisbar znr Ansbesserng der Znfahrtsstrasse znr Station Butschowitz verwendet werden nnd mnssen mit Frachtbriefen, in welchen der Strassenanssschnss des Bezirkes Bntschowitz als Empfänger zu erscheinen hat, znr Anfgabe gelangen.

1590 **St.E.G.**

Die mit Nachtrag VIII zu Theil II, Heft 3 des Gebühren-Tarifes vom 1. Jnni 1888 für den Eil- nnd Frachtgütertransport im Verkehre auf den österreichischen Linien und Localbahnen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie anf der Localbahn Swoleňowes—Smečna eingeführte Schleppbahngebühr per 90 Kreuzer pro Waggon für die Beförderng von Borstenvieh von der Station Wien (St. Marx) bis zu den Szallasen des Wiener Central-Vieh-Marktes gilt bis zur Durchführnng im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1893 nnter denselben Bedingungen und für dieselben Transporte auch für die **umgekehrte Richtung**, nämlich von den Szallasen nach Wien (St. Marx).

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				
1591	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Torf- und Waldstreu, dann Dungmittel der Position D—15 der Güter-Classification des Tarifes, Theil I vom 1. Januar 1893, sowie Futtersamen	von und nach allen Stationen der im Localgütertarife, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A enthaltenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen		Bei Aufgabe in Mengen von 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht. Das Verladen und Entladen der Sendungen hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende October 1893	Localtarif	Verschieden	0·13 kr. ö. W. pro 100 kg und 1 km mit einem Minimalfrachtsatze von 4 kr. ö. W. pro 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege	Diese Frachtbegünstigung hat nur für jene Sendungen Giltigkeit, welche auf Grund eines von dem betreffenden Gemeindeamte ausgefertigten und durch die k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigten Cumulativ-Bestellzettels zur Aufgabe gelangen. Dieser Cumulativ-Bestellzettel hat neben der deutlichen Angabe des Namens des Landwirthes, der Gattung und Menge der zu beziehenden Streu- und Dungmittel, bezw. Futtersamen auch die ausdrückliche Verpflichtung zu enthalten, dass das bezogene Quantum nur an den genannten Landwirth abzugeben ist	
1592	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Futterstoffe, als: Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm und Trestern	von und nach allen Stationen der im Localgütertarife, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A enthaltenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen		Bei Aufgabe in Mengen von 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht. Das Verladen und Entladen der Sendungen hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende October 1893	Localtarif	Verschieden	0·1 kr. ö. W. pro 100 kg und 1 km, mit einem Minimalfrachtsatze von 4 kr. ö. W. pro 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege	Diese Frachtbegünstigung hat nur für jene Sendungen Giltigkeit, welche auf Grund eines von dem betreffenden Gemeindeamte ausgefertigten und durch die k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigten Cumulativ-Bestellzettels zur Aufgabe gelangen. Dieser Cumulativ-Bestellzettel hat neben der deutlichen Angabe des Namens des Landwirthes, der Gattung und Menge des zu beziehenden Futterstoffes auch die ausdrückliche Verpflichtung zu enthalten, dass das bezogene Futterquantum nur an den genannten Landwirth zur Fütterung des demselben gehörigen Viehstandes abzugeben ist	

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	Bezeichnung der Verkehrsrelation nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 6 vom 17. Jänner 1893, bezw. Nr. 23 vom 25. Februar 1893, 158, bezw. 398 Fortl. Nr.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Böhm. Westbahn, Buschtéhrader Eisenbahn u. k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	a) Façoneisen b) Grobe Eisenwaaren c) Höherwerthige Eisenwaaren	Eger, Furth i. W., Passau und Simbach	Stationen der rumänischen Eisenbahnen	Die Kartirungssätze treten mit 31. August 1893 ausser Wirksamkeit

Oesterreichisch-Alpine Montan-Gesellschaft in Wien.

(*Actiencapital ö. W. fl. 30,000.000*)

liefert **EISENBAHN-BEDARFSARTIKEL** als:

Bessemerstahl- und Eisenschienen,
Schienennägel, Laschen und Unterlagsplatten,
Profileisen jeder Art für eisernen Oberbau,
Weichen und Kreuzungen.
Achsen, Bandagen und complete Radsätze,
Schmiedestücke jeder Art,
Brücken-Constructionen in Eisen und Stahl,
Wasserstations-Einrichtungen,
Waggon- und Locomotivfedern,
Gnsswaaren aller Art,
Reservoir-, Tender- und Kesselbleche,
Locomotiv-Frames aus Eisen- und Stahlblech,
Schwere Ketten, geschweisst und ungeschweisst, aus Eisen und Stahl,
Façoneisen aller Art,
Stabeisen,
Draht und Drahtstifte
u. s. w.

Sitz der Gesellschaft in Wien. (350)

Bureaux: Kärnthnerstrasse 55 und Maximilianstrasse 2.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Reservoirs für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Expositur des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Manipulationen, die Bemusterung, die Verzollung, Versteuerung, Transitobehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Werthincassi etc. etc. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und Spesen für Rechnung der Committenten ausgelegt.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankinstituten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechselescomptesatz zugelassen.

Reexpedition in der Mehrzahl der Wien transitirenden Bahn-, Schiffs- und combinirten Verkehre nach dem In- und Auslande.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II., k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 93. Wien, 12. August 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtlicbe Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 18. Juli 1893, Z. 37.326, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerial-Verordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 18. Juli 1893.

Verzeichniss des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums, Abth. 2, Nr. 4737 ex 1893, über die an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	Freiwilliger Verzichtleistung	Strafgerichtl. Verurtheilung	Ablebens	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
3076	Podařil Carl	.	.	.	1	.	1
5642	Prokof Josef	1	.	.	.	.	1
5744	Kladniček Josef	1	.	.	.	.	1
6198	Kaczor Andreas	1	.	.	.	.	1
6396	Kunz Wenzel	.	.	.	1	.	a
7606	Kaderscbafka Johann	1	.	.	.	.	1
7739	Hohenecker Mathias	1	.	.	.	.	1
7947	Beckmann Moriz	1	.	.	.	.	1
7970	Pachner Anton	1	.	.	.	.	1
8431	Lescák Andreas	1	.	.	.	.	1
8439	Jano Franz	1	.	.	.	.	1
8450	Logoschanu Ivan	1	.	.	.	.	1
8474	Löffler Rudolf	1	.	.	.	.	1
8970	Mercsa Seraphin, aucb Josim	1	.	.	.	.	1
9211	Kundrat Josef	1	.	.	.	.	1
9441	März Ludwig	1	.	.	.	.	1
9585	Rutmayer Peter	1	.	.	.	.	1
9687	Albert Alexander	1	.	.	.	.	1
9725	Will August	1	.	.	.	.	1
9806	Jeršinovic Josef	1	.	.	.	.	1
9897	Łwetkowits Demeter	1	.	.	.	.	1
10031	Kral Willibald	1	.	.	.	.	1
10033	Grossmann Leopold	1	.	.	.	.	1
10206	Haniscb, vulgo Hanusch, Wilhelm	1	.	.	.	.	1
10238	Seel Franz	1	.	.	.	.	1
10348	Tartler Gustav	.	.	.	.	1	.
10385	Lerch Cornelius	1	.	.	.	.	1
10423	Baboselac Gjuro	1	.	.	.	.	1
10496	Kraizinger Josef	.	.	.	1	.	1
10653	Řiha Franz	1	.	.	.	.	1
10752	Teitelbaum Ephraim	1	.	.	.	.	1
10884	Schall Abraham Wolf	1	.	.	.	.	1
10949	Jirásek Josef	1	.	.	.	.	1
11030	Buchmayer Josef	1	.	.	.	.	1
11046	Liszczák Marko	1	.	.	.	.	1
11155	Mazurkiewicz Isidor	1	.	.	.	.	1
11158	Trieb Johann	1	.	.	.	.	1
11190	Laschet Josef	1	.	.	.	.	1
11202	Doppler Leo	1	.	.	.	.	1
11232	Kopp Wenzel	1	.	.	.	.	1
11306	Schlichtinger Adolf	1	.	.	.	.	1
11350	Gnadenthür Josef	.	.	1	.	.	1
11372	Jekely Friedrich	1	.	.	.	.	1
11384	Kaufmann Johann	1	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	Freiwilliger Verzichtleistung	Strafgerichtl. Verurtheilung	Ableben	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
11406	Wittak Josef	1					1
11429	Valić Marijan	1					1
11459	Kvěch Franz	1					1
11480	Palkoska Bartholomäus	1					1
11494	Mondel Johann	1					1
11524	Metelka Adolf	1					1
11618	Geiblinger Josef	1					1
11669	Seybold Franz	1					1
11749	Pannosch Franz	1					1
11760	Lenasi Anton	1					1
11804	Pukasiewicz Stanislaus	1					1
11814	Flöttl Franz	1					1
11870	Hötzl Josef	1					1
11884	Kaps Ednard	1					1
11892	Loik Josef	1					1
11932	Wáchal Josef	1					1
11956	Fingerland Johann	1					1
12101	Fischer Jakob Gottlieb	1					1
12112	Vicari, Ritter von, Alois	1					1
12117	Dichtl Alois	1					1
12119	Mazel Franz	1					1
12179	Stöckner Johann	1					1
12192	Rosenberg Salomon	1					1
12214	Flegel Adolf	1					1
12237	Medved Victor	1					1
12245	Pesendorfer Johann Georg	1					1
12265	Töglhofer Michael	1					1
12270	Hauft Augustin	1					1
12275	Ploberger Franz	1					1
12278	Forst Anton Johann	1					1
12294	Herkner Franz	1					1
12303	Kračmar Wenzel	1					*b*
12309	Ziegler Theodor Franz	1					1
12330	Lorenz Franz				1		1
12336	Jánvari Alexander	1					1
12378	Stangl Anton	1					1
12394	Fünfarek Heinrich	1					1
12416	Mayer Leopold	1					1
12456	Czarnecki Stefan	1					1
12461	Rainer Lorenz	1					1
12471	Michalski Daniel	1					1
12475	Čadsky Josef	1					1
12498	Richter Josef Adolf	1					1
12501	Walter Wenzel	1					1
12526	Stangl Johann				1		1
12535	Péntek Peter				1		1
12595	Dolenc Carl	1					1
12600	Stikar Mathias	1					1
12607	Bürger Hubert	1					1
12625	Muckenhuber Friedrich	1					1
12630	Koczyrkiewicz Josef	1					1
12649	Helbl Josef Thomas	1					1
12665	Olszewski, Ritter von, Leo	1					1
12717	Nezweda August	1					1
12734	Brunner Ferdinand	1					1
12738	Port Wenzel	1					1
12802	Mizur Iwan	1					1
12803	Bischof Philipp	1					1
12816	Szczurowski vel Białecki Carl	1					1
12830	Finkelstein Hermann	1					1
12833	Karpiuk Andruch	1					1
12834	Schöttner Josef	1					1
12853	Buda Franz	1					1
12855	Nits Franz	1					1
12856	Soklić Johann	1					1
12883	Mazatsch Eduard	1					1
12887	Sluka Johann	1					1
12889	Gajewski August	1					1
12893	Böhm Wilhelm	1					1
12905	Otto Dominik	1					1
12920	Kata Adalbert	1					1
12925	Roiko Anton	1					1
12936	Vitkovich Johann	1					1
12943	Maier Franz	1					1
12970	Potraut Ferdinand	1					1
12982	Wotanek Josef	1					1
13013	Janota Rudolf Paul	1					1
13020	Kollmann Johann	1					1
13033	Morawek Josef	1					1
13035	Rühl Georg	1					1
13038	Sydiaha Wasil	1					1
13044	Heimann Josef	1					1
13047	Stěřik Bartholomäus	1					1
13053	Urmann Leopold	1					1
13065	Rohmann Carl	1					1
13097	Marx Anton	1					1
13101	Stejskal Thomas	1					1
13108	Pánek Franz	1					1
13116	Basilisco Franz	1					1
13135	Raus Josef	1					1
13137	Schebesta Anton	1					1
13142	Ružicka Johann	1					1
13153	Gyuricza II Stefan	1					1
13173	Liebezeit von Burgschwert Carl	1					1
13174	Heger Johann	1					1
13177	Polheim Franz	1					1
13179	Ostochowski Martin	1					1
13239	Politzky Johann	1					1
13257	Bückl Johann	1					1

a Kunz ist am 16. October 1885 gestorben; dessen Certificat ist uneruirbar.

b Kračmar wurde mit 1. März 1893 als Telegraphenleitungs-Aufseher III. Gehaltsclasse in Rumburg angestellt; dessen Certificat ist in Verlust gerathen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Wr.-Neustadt über Fischau nach Puchberg und auf den Gipfel des Schneeberges mit einer Abzweigung von Fischau nach Wöllersdorf.

Das k. k. Handelsministerium hat dem diplomirten Ingenieur Josef Tauber in Wien neuerlich die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Wr.-Neustadt über Fischau nach Puchberg und auf den Gipfel des Schneeberges mit einer Abzweigung von Fischau nach Wöllersdorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 9. Juli 1893. Z. 35.005.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Treibach-Althofen der k. k. Staatsbahn nach Klein-Glödnitz im Gurkthale.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Civilingenieur Friedrich Seligmann in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Treibach-Althofen der Staatsbahnlinie Amstetten—Pontafel nach Klein-Glödnitz im Gurkthale im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 27. Juli 1893. Z. 35.180.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 8. August 1893, Z. 41.731, betreffend Aenderung in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Das Reichs-Eisenbahnamt in Berlin hat mit Schreiben vom 29. Juli 1893 dem Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterworfenen Eisenbahnen Deutschlands wie folgt zu ergänzen und abzuändern ist:

Unter A II, Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung, ist

1. als 14, a, 1 „Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahn“ nachzutragen und
2. in der Nummer 17 die in Klammern beigefügte nähere Bezeichnung „Hennef-Waldbroel“ zu streichen.

Die Streichung der eingeklammerten Worte bei Nummer 17 ist erforderlich, weil die Broelthalbahn durch die Eröffnung neuer Strecken erweitert worden ist.

Das Centralamt hat mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 3. August l. J. hievon gemäss Art. 58 des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 den betheiligten Staaten Kenntniss gegeben.

Der wirkliche Eintritt der Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt nach Massgabe des Absatz 2 des Art. 58 einen Monat vom Datum des Benachrichtigungsschreibens.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Plan nach Tachau. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 30. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich des vom Bürgermeister Heinrich Swoboda und Bezirksobmanne Dr. Josef Böttger als bevollmächtigte Vertreter der Stadt und des Bezirkes Tachau vorgelegten Detailprojectes für eine Localbahn von Plan nach Tachau, sowie bezüglich des von der Gemeinde Plan eingereichten generellen Projectes für die von den obgenannten Concessionswerbern acceptirte Variante dieser Localbahn, und zwar bezüglich des ersteren Projectes hinsichtlich der Theilstrecke von der Projectsstation Tachau bis einschliesslich der Haltestelle Lohm die politische Begehung und Enteignungsverhandlung und im unmittelbaren Anschlusse hieran bezüglich der Theilstrecke von Plan bis Lohm des zweiten Projectes die Trassenrevision und Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlungen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 28.627.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Kohlenrutsche am Bahnhofe in Wien.) Der beabsichtigt gewesene Bau einer Kohlenrutsche für die Firma Leop. Kaufmann in Wien am Bahnhofe daselbst unterbleibt. [15. Mai, Z. 25.063.]

— (Geleiseverlängerung und Pflasterung eines Verladeplatzes in Sedletz-Kuttenberg.) In der Station Sedletz-Kuttenberg wird das VI. Wagenaufstellungsgeleise verlängert und der Rübenverladeplatz gepflastert. [7. Juli, Z. 29.164.]

— (Linien Wien—Tetschen und Chlumetz—Parschnitz: Aufstellung von Läutewerken bei mehreren Wegübergängen.) Bei den Wegübergängen in km 12·7, 13·38, 14·48, 17·89, 18·81, 33·11, 43·16, 46·09, 50·80, 64·50, 82·44, 95·13, 96·03, 138·94, 225·79, 235·50 und 238·42 der Linie Wien—Tetschen und in km 5·71, 50·69, 61·07, 95·48, 103·58, 103·97 und 126·72 der Linie Chlumec—Parschnitz werden selbstthätige Läutewerke nebst Warnungstafeln bei denselben errichtet. [18. Juli, Z. 30.118.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Geleisevergrösserung in Skřivan.) In der Frachten-Haltestelle Skřivan und in der dortigen Zuckerfabrik werden die Geleiseanlagen vermehrt. [7. Juli, Z. 27.657.]

— (Linie Deutschbrod—Liebau: Geleiseverlängerung in Předmeritz.) In der Station Předmeritz wird das Magazinsgeleise verlängert. [11. Juli, Z. 32.076.]

— (Kohlenschuppen in Rosochatetz.) In der Station Rosochatetz wird für Zwecke des Bahnexpedienten Pavlovič ein Kohlenschuppen errichtet. [6. Juli, Z. 31.236.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Errichtung einer Personen-Haltestelle „Praskačka“.) Das Project für die Errichtung einer Personen-Haltestelle bei dem Wächterhause Nr. 13 zwischen den Stationen Königgrätz und Dobřenitz mit der Bezeichnung „Praskačka“ wurde zur Ausführung genehmigt. [20. Juli, Z. 32.078.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Seidenberg: Pflasterungen und Chaussirungen in mehreren Stationen.) In der Station Liebstadtl wird ein 45 m langer und 4 m breiter Güterlagerplatz gepflastert und die Zufahrt zu demselben mit einer Chaussirung versehen, desgleichen werden die Zufahrtsstrassen zu den Stationen Raspenau-Liebwerda und Friedland gepflastert. [6. Juli, Z. 31.543.]

— (Brückenwaage sammt Häuschen in Turnau.) In der Station Turnau wird für Zwecke des Franz Vesely eine Brückenwaage sammt Häuschen errichtet. [11. Juli, Z. 32.077.]

— (Linien Pardubitz—Seidenberg und Josefstadt—Liebau: Läutewerke bei Wegübergängen.) Aus Sicherheitsrücksichten werden bei den Wegübergängen in km 19·8/9, 126·5/6, 158·4/5, 169·6/7, 187·3/4, 199·9/10 der Linie Pardubitz—Seidenberg und in km 15·8/9, 18·7/8 und 60·8/9 der Linie Josefstadt—Liebau selbstthätige Läutewerke an den Zugschranken errichtet und Warnungstafeln aufgestellt. [19. Juli, Z. 30.115.]

Localbahn Reichenberg—Gablonz. (Linie Gablonz—Tannwald: Varianten-Projecte.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 23. Mai bis 1. Juni durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung wurde für die projectirten Varianten in den Strecken: I. von km 12·3/4 bis km 14·7, II. von km 17·407 bis 18·665 und III. von km 19·714 bis 26·545 der Localbahnlinie Gablonz—Tannwald der Bauconsens ertheilt und über die Ansprüche und Proteste der Parteien die handelsministerielle Entscheidung getroffen. [20. Juli, Z. 34.367.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Entfernung der Glockenschlagwerke aus den Wohnräumen der Wächterhäuser.) In Ausführung der Anordnungen des Erlasses des Handelsministeriums vom 27. Jänner 1893, Z. 14.657 (Vrdgs.-Bl. Nr. 23), betreffend die Entfernung der Glockenschlagwerke aus den Wohnräumen der Wächterhäuser, sind auf der Buschtěhrader Eisenbahn aus fünf Wächterhäusern die Glockenschlagwerke in eigene Signalbuden binnen Jahresfrist zu verlegen. Gegen die Belassung der übrigen Glockenapparate in den Vorräumen der Wächterhäuser obwaltet unter den im Punkte 3 des oben bezogenen Erlasses gemachten Voraussetzungen, dass nämlich durch den tadellosen Zustand der Erdleitungen und die Verwendung entsprechender Blitzschutzvorrichtungen ausreichender Schutz für Gebäude und Bedienstete geschaffen wird, sowie unter der weiteren Bedingung kein Anstand, dass diese Vorräume von den Ablösewächtern oder Substituten nicht als Aufenthaltsort während jener Zeit benützt werden dürfen, welche sie nicht in Folge ihrer dienstlichen Verrichtungen ausserhalb des Wächterhauses zubringen. [25. Juli, Z. 38.922.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erweiterung der Telephonanlage am Wiener Bahnhofe.) Die Verwaltung obiger Eisenbahn hat beschlossen, die am Bahnhofe in Wien bestehende Telephonanlage dadurch zu erweitern, dass die Transit-Abtheilung nächst der Südbahn-Treppe, die Kanzlei auf dem Frucht- und Holzplatze und die Kanzleihütte bei dem Petroleum-Magazine durch je eine separate Telephonleitung mit der Kanzlei des Expedits-Vorstandes im Magazin Nr. IV in Verbindung gebracht werden. Die Benützung dieser neuen Telephonlinien ist für den 1. September in Aussicht genommen. Es werden sodann in der Station Wien 15 telephonische Verbindungen bestehen, und zwar ist das Bureau des Stations-Vorstandes auf dem Personenbahnhofe einerseits mit der Verkehrskanzlei auf dem Lastenbahnhofe und andererseits mit dem Bureau des Waarenexpedits-Vorstandes im Magazine Nr. IV verbunden; ferner das Bureau des Waarenexpedits-Vorstandes mit der Verkehrskanzlei auf dem Lastenbahnhofe und letztere mit der Transitokanzlei; das Waarenexpedit mit der Transitokanzlei, der Verkehrskanzlei auf dem Rangirbahnhofe, der Verkehrskanzlei auf dem Donau-Uferbahnhofe, der Zollamts-Expositur im Magazine Nr. IX, der Kanzlei der Kohlenabtheilung, der Transit-Abtheilung nächst der Südbahn-Treppe, der Kanzlei auf dem Frucht- und Holzplatze und der Kanzleihütte bei dem Petroleum-Magazine; weiters die Verkehrskanzlei auf dem Lastenbahnhofe mit dem Wagenaufseherposten Nr. I im Waaghause am Damme Nr. I, und endlich das Waaghaus am Damme Nr. I mit der Verkehrskanzlei am Rangirbahnhofe. [G.-I.-Z. 15.079.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 23. Juli, Z. 40.669, dem Baron Georg Sztojanovits für eine von der Station Lugos (zwischen Temesvár und Káransebes der Linie (Wien)—Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, und diese über Bálincz, Monostor, Kakita, Baszest, Német- und Román-Facset, Marszina, Kostej, Alsó-Lapugy und die Gemarkung der Gemeinde Dobra in der Station Maros-Illye (zwischen Arad und Piski) der Linie Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 23. Juli, Z. 47.828, dem Oberstuhlrichter Thomas Lipcsey für eine von der Station Tisza-Füred der Linie Debreczen—Füzes-Abony (zwischen Ohát-Kócs und Füzes-Abony) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Tisza-Szöllös, Tisza-Szent-Imre und die Gemarkung der Gemeinden Karczag und Madaras in der Station Kis-Ujszállás mit den Linien Kis-Ujszállás—Divaványa, Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal und Kis-Ujszállás—Kis-Terenne der königl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 23. Juli, Z. 45.334, dem Municipium des Comitates Kis-Küküllö (Klein-Kokel) in Siebenbürgen, für eine a) von der Linie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)-Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen entweder von deren Station Balászfalva (Blasendorf [zwischen Tövis und Kis-Kapus]) oder der Station Székely-Kocsárd (Abzweigestation der Linie Székely-Kocsárd—Szász-Régen), eventuell selbst von einem anderen geeigneten Punkte der genannten Hauptlinie ausgehende und im Kis-Küküllöer Thale über Betlen-Szent-Miklós, Küküllövár (Kokelburg), Discö-Szent-Márton, Mikefalva und die Gemarkung der Gemeinde Balavásér bis Sóvárad, eventuell bis Parajd, führende, b) eine von der zukünftigen Station Balavásár der Linie a) abzweigende und diese in der Station Héjasfalva (nächst Segesvár [Schässburg]) mit den Linien Segesvár — Székely-Udvarhely und Budapest — Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 23. Juli, Z. 46.098, dem Budapester Advocaten Franz Xaver Vértessy für eine von der Station Sümeg der Linie Ukk—Tapolcza der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden „Donau-jenseitigen (Transdanubischen) Localbahnen", d. i. den Linien Boba—Ukk—Csáktornya, Ukk—Tapolcza, Türje—Zala-Szent-Gróth, Zala-Szent-Iván und Pozsony-Ujváros—Szombathely (Pressburg—Steinamanger) abzweigende und diese in der Endstation Keszthely mit der von der Südbahn-Station Balaton-Szent-György der Linie Budapest—Kanizsa—Pragerhof ausgehenden Localbahn Balaton-Szent-György—Keszthely (Fortsetzung der im Bau begriffenen Linie Balaton-Szent-György-Samogy-Szobb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 86) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 23. Juli, Z. 46.456, dem Reichstags-Abgeordneten Grafen Theodor Batthyány und dem Vicegespan des Comitates Vas (Eisenburg), Anton Károlyi, für eine von der zukünftigen Station Mura-Szombat der projectirten Localbahn Mura-Szombat—Gyanafalva (Jennersdorf [vergl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 129 ex 1892]) ausgehende und in deren Fortsetzung diese in der Station Alsó-Lendva mit der Linie Boba—Csáktornya der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden „Donau-jenseitigen (Transdanubischen) Localbahnen" verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
6. Mit Erlass vom 23. Juli, Z. 46.828, der Actiengesellschaft der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden „Torontáler Localbahnen" (Nagy-Becskerek-Versecz und Szécsény-Párdány), für eine von der Endstation Párdány der Linie Szécsény—Párdány abzweigende und diese über Jánosföld, Ó-Telek, Moregfalu, Ujvár, Szerb-Csenej, Horvát-Csenej, Horvát-Kécsa, Román- und Szerb-Kécsa und die Gemarkung der Gemeinden Horvát-Klári und Szerb-Klári in der Station Zsombolya (Hatzfeld [zwischen Nagy-Kikinda und Temesvár]) mit der Hauptlinie (Wien)—Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
7. Mit Erlass vom 23. Juli, Z. 47.225, dem Reichstags-Abgeordneten Franz Bessenyei für eine von der Station Temesvár-Józsefváros (Josefstadt) der Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (Wien)—Marchegg-Budapest—Orsova—Verciorova und deren Linie Temesvár—Báziás abzweigende, über Uj-Bessenyö, Kis-Becskerek, Billéd, Sándaháza, Lovrin und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Ösz bis Szerb-Szent-Miklós führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
8. Mit Erlass vom 23. Juli, Z. 48.244, dem Reichstags-Abgeordneten Julius Miklós für eine von der Station Branyicska (nächst Déva) der Linie Budapest—Arad—Tövis der königl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Tirnavicza, Tirnova, Szüliget und Gyalakut oder aber über Bóz, Kobesd und die Gemarkung der Gemeinde Furksora bis Gyalumár und von dort bis Brád führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
9. Mit Erlass vom 23. Juli, Z. 48.244, dem Reichstags-Abgeordneten Julius Miklós für eine von der zukünftigen Endstation Szendrö (Comitat Borsod) der projectirten Boldvathalbahn, d. i. der Linie Zsolcsa—Szendrö (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 80 ex 1890, Vorconcession Post 2) abzweigende und in deren Fortsetzung a) diese über Szalonna, Perkapa, Szilas und die Gemarkung der Gemeinde Nádaska in der Endstation Torna mit der Linie Kassa (Kaschau)—Torna der

kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende, b) eine von einem anderen geeigneten Punkte der projectirten Balduathalbahn ausgehende, über Sajó-Vámos und Sájó-Keresztur bis Szirma-Bessenyö führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

10. Mit Erlass vom 23. Juli, Z. 48.681, dem Agramer Sparcassa-Director Milan Sztankovics und Consorten für eine von der Station Generalski - Stol (zwischen Kárloguáros [Carlsburg] und Cameral-Moravica) abzweigende, über Popovci, Trzić, Tobolić, Draga, Blatató und Gaborski mit Berührung der Plitviczaer Seen bis Priboji führende schmalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Ergebniss des Personenverkehres auf den grösseren Deutschen Staatseisenbahnen in den Jahren 1890/91 und 1891/92.) Hierüber theilt die „Z. d. V. D. E.-V." Folgendes mit:

Bezeichnung der Bahnen	Betriebsjahr	Personenkilometer für das Kilometer Bahnlänge	Personenkilometer für das Personenzugkilometer	Personenkilometer für das Personen-Wagenachskilometer	Kilometer für die Personen-Wagenachse	Platzausnützung pCt.
Preussische Staatsbahnen	1890/91	311.761	64·3	4·7	46.003	25·20
	1891/92	321.788	62·4	4·6	47.286	24·78
mithin in 1891/92 pCt.		+ 3·22	— 2·95	— 2·13	+ 2·79	— 1·67
Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	1890/91	234.926	51·5	4·0	41.455	23·80
	1891/92	243.365	48·0	3·8	42.936	21·09
mithin in 1891/92 pCt.		+ 3·60	— 6·80	— 5·00	+ 3·57	— 7·18
Bayerische Staatseisenbahnen	1890	185.751	43·7	4·3	32.981	23·44
	1891	184.268	42·2	4·1	34.199	23·02
mithin in 1891 pCt.		— 0·80	— 3·43	— 4·65	+ 3·69	— 1·79
Sächsische Staatseisenbahnen	1890	348.665	66·0	4·3	37.993	22·82
	1891	348.799	63·9	4·1	39.461	21·95
mithin in 1891 pCt.		+ 0·05	— 3·18	— 4·65	+ 3·86	— 3·81
Württembergische Staatseisenbahnen	1890/91	216.885	49·8	3·9	38.003	23·56
	1891/92	222.354	46·4	3·9	37.280	23·21
mithin in 1891/92 pCt.		+ 2·55	— 6·22	—	— 1·90	— 1·49
Badische Staatseisenbahnen	1890	300.311	52·1	4·3	37.458	23·38
	1891	290.831	48·4	4·1	37.739	21·09
mithin in 1891 pCt.		— 3·16	— 7·10	— 4·65	+ 0·75	— 9·79
Durchschnitt aller Bahnen	1890/91	274.270	58·7	4·6	42.220	24·69
	1891/92	280.881	56·9	4·4	43.339	24·15
mithin in 1891/92 pCt.		+ 2·41	— 3·07	— 4·35	+ 2·65	— 2·19

Die vorstehenden Zahlen lassen erkennen, wie im Jahre 1891/92 mit der beginnenden Depression auf dem allgemeinen Wirthschaftsgebiet auch der Personenverkehr der Deutschen Eisenbahnen in seiner Entwicklung der letzten Jahre aufgehalten wurde, wenngleich auf den meisten Bahnen, namentlich auch auf den Preussischen Staatsbahnen, immerhin noch eine Steigerung des kilometrischen Verkehrs zu verzeichnen war. Die letztere (die Verkehrsdichtigkeit) stieg auf den Preussischen Staatsbahnen von 311.761 auf 321.788 Personenkilometer auf 1 km Bahnlänge (d. i. um 3·22 pCt.), auf den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen um 3·60 pCt. (auf 243.365 Personenkilometer), in Württemberg jedoch nur um 2·55 pCt. (auf 222.354 Personenkilometer), in Sachsen nur um 0·05 pCt. (auf 348.799 Personenkilometer) und ging in Bayern um 0·80 pCt. (auf 184.268 Personenkilometer), in Baden sogar um 3·16 pCt. (auf 290.831 Personenkilometer) zurück. In der Zugausnützung wurde Preussen mit durchschnittlich 62·4 Personen nur von Sachsen mit 63·9 Personen übertroffen, während die übrigen grösseren Staatsbahnen eine erheblich geringere Durchschnittsbesetzung der Züge aufweisen; die Reichseisenbahnen nur 48·0, die Bayerischen Staatsbahnen nur 42·2, die Württembergischen Staatsbahnen 46·7 und die Badischen Staatsbahnen 48·4. Die Zugausnützung ging 1891/92 bei den Preussischen Staatseisenbahnen um 2·95 pCt. gegen das Vorjahr zurück, noch mehr aber bei den übrigen Staatsbahnen — bis 7·10 pCt. bei den Badischen Staatseisenbahnen. Die Achsausnützung stellte sich bei den Preussischen Staatseisenbahnen auf 4·6 Personen gegen 3·8 bis 4·1 Personen auf den übrigen genannten Staatsbahnen. Sie verminderte sich 1891/92 auf den Preussischen Staatseisenbahnen um 2·13 pCt., auf den Reichseisenbahnen dagegen um 5·0 pCt., in Bayern, Baden und Sachsen um 4·65 pCt., und blieb nur in Württemberg auf dem alten Stand von 3·9 Personen. Die Platzausnützung war mit 24·78 pCt. in Preussen am günstigsten, wennschon dieselbe auch hier um 1·67 pCt. (25·20 pCt.) zurückging. Auf den übrigen grösseren Staatsbahnen betrug die Platzausnützung nur 21·09—23·21 pCt. und der Rückgang gegen das Vorjahr 1·49 pCt. in Württemberg, 1·79 pCt. in Bayern, 3·81 pCt. in Sachsen, 7·18 pCt. auf den Reichsbahnen und 9·79 pCt. in Baden. Der durchschnittliche Lauf einer Personenwagenachse stellte sich in Preussen 1891/92 auf 47.286 km (2·79 pCt. höher als im Vorjahre), gegen 42.936 km auf den Reichsbahnen. 34.199 km in Bayern, 39.461 km in Sachsen, 37.280 km in Württemberg und 37.739 km in Baden. Im Jahre 1891/92 fehlte denjenigen Bahnen, welche das Etatsjahr vom 1. April bis 31. März rechnen (Preussen, Württemberg und die Reichsbahnen), der Osterverkehr, wodurch die Frequenz und Einnahme im April 1891 und März 1892 gegenüber dem Vorjahre erheblich geschmälert wurde. Auf den Preussischen Staatsbahnen blieb aus diesem Grunde die Personenfrequenz im April 1891 um 5·7 pCt. und im März 1892 um 8·4 pCt. hinter denselben Monaten des Vorjahres zurück, während in den übrigen zehn Monaten eine Zunahme von 7·1 pCt. eingetreten war. Bei dem Vergleich mit den übrigen Staatsbahnen wird dies mit in Betracht zu ziehen sein.

Schiffahrt.

Wechselseitiger Handelsverkehr zwischen dem Hafen von Triest und dem Ungarischen Consum- und Productionsgebiete. (Statistischer Ausweis.) Dem officiellen statistischen Ausweise für das Jahr 1892 über den wechselseitigen Handelsverkehr zwischen dem Hafen von Triest und den Ländern der Stefanskrone zufolge betrug dieser:

a) Von Ungarn nach Triest an Massenartikeln per Bahnzufuhr:

	in den Jahren 1892	1891
	Gewicht in Metercentnern	
Im Totale	1,217.519	1.136.850
Mehl	157.364	134.810
Weizen	141.007	218.288
Nutz- und Werkholz	353.192	315.541
Pflaumen, getrocknet	7.785	3.104
Bohnen	92.333	94.287
Sämereien	15.149	8.574
Reis	24.580	15.812
Zucker, raffinirt	116.546	107.085
Alkohol und Sprit	66.613	96.195
Mineralwasser	15.787	6.270
Holzkohle	24.963	25.620

b) Nach Ungarn wurden ab Triest mittelst Bahn versendet:

	in den Jahren 1892	1891
	Gewicht in Metercentnern	
Im Totale	561.355	475.280
davon an Hauptartikeln:		
Kolophonium und gemeine Harze	20.863	26.520
Kaffee	60.514	61.404
Baumwolle	13.595	13.960
Agrumen (Citronen und Pomeranzen)	66.587	45.911
Südfrüchte (sonstige)	62.340	48.284
Oele, vegetabilische	24.150	30.720
Oele, mineralische	61.084	87.684
Häute, rohe	13.814	11.486
Reis	14.688	10.428
Vallonea etc.	25.186	28.031
Schwefel	9.138	12.706
Wein	70.371	9.601
Droguen	9.273	9.281
Crin végétal	5.377	3.221

Plätten- und Floss-Güterverkehr auf der Drau im Bereiche Ungarns. (Ausfuhr aus Kärnten und Steiermark im Laufe des Jahres 1892.) Im Jahre 1892 haben auf der Drau in Marburg im Ganzen 1370 Flösse verkehrt und betrug deren Holzbestand 458.306 q. Die durch diese Flösse vermittelte Güterbewegung umfasste 513 924 q. Darunter waren 397.929 q transitirende, 970 q verladene und 115.025 q gelöschte Güter. Holz bildet weitaus den Hauptbestandtheil der Verfrachtung; an kleineren Waarenmengen sind noch zu nennen: Steinkohlen, Braunkohlen, Holzkohlen, Coaks, Torf, Petroleum, Wein, Bier, Branntwein, Stroh, Lohe, Fische, Vieh, Knochen u. s. w. Die Marburg auf der Drau transitirenden Güter (weitaus die grösste Menge) finden theils in Ungarn ihren Absatz, gehen aber auch noch weiter, und zwar selbst, insbesondere weiches Bau- und Schnittholz, über Essegg auf der Donau nach dem Südosten Ungarns und selbst nach Serbien, Rumänien und Bulgarien. Auch Obst aus den Alpenländern, insbesondere die sogenannten Kochäpfel, welche alla rinfusa in grossen gedeckten Plätten verladen werden, finden guten Absatz längs der Drau und der Donau.

England. (Dampfer „Great Britain".) Der älteste von den dermalen noch schwimmenden eisernen Schiffskörpern ist, nach den Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens", der Körper des bekannten einstigen Oceandampfers „Great Britain". Dieses von dem berühmten Constructeur Brunel gebaute, im Jahre 1843 vom Stapel gelaufene Schiff hatte 91·4 m Länge, 15·2 m Breite und besass eine Maschine von 1000 nominellen Pferdekräften. Der Schiffskörper des „Great Britain" wurde seinerzeit wegen seiner eleganten Formen angestaunt, und galt als ein Meisterstück des damals noch jungen Eisenschiffbaues. Der „Great Britain" war der erste grössere, mit Schraubenpropellern versehene Seedampfer; er führte anfänglich sechs Masten, wovon jedoch später drei abgenommen wurden. Im August 1845 unternahm das in Rede stehende Fahrzeug seine erste Reise von Liverpool nach New-York und besorgte auch in der Folge den Verkehr zwischen diesen beiden Häfen, bis es im folgenden Jahre auf die Felsen der Dundrum-Bai, an der Küste von Irland, gerieth. Nach fast einjährigem Festsitzen wurde das Schiff flott gemacht und konnte, da es fast gar keinen Schaden erlitten hatte, bald wieder einer neuen Verwendung zugeführt werden, welche darin bestand, dass man es durch viele Jahre hindurch für den Personen- und Güterverkehr zwischen England und Australien benützte. Im Anfange des vorigen Jahrzehnts wurde der „Great Britain" in ein Segelschiff umgewandelt und erhielt bei dieser Gelegenheit neue Decke; auch wurde sein lebendiges Werk mit Holzplanken versehen und bekupfert. Er vollführte eine Fahrt von England nach San Francisco und zurück, und ging im Mai 1886 von Cardiff mit einer Kohlenladung nach Panama. Diesmal war er abermals vom Schicksal nicht begünstigt, denn er wurde während der Reise leck und musste in den Stanley-Hafen auf den Falkland-Inseln abfallen, wo er condemnirt wurde, um gegenwärtig als Kohlenhulk zu dienen.

Verschiedene Mittheilungen.

Berufsgenossenschaftliche Unfall - Versicherungs-Anstalt der Oesterr. Eisenbahnen. (General-Versammlung und Geschäftsbericht.) Am 30. Mai wurde die 3. ordentliche Generalversammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungs-Anstalt der Oesterr. Eisenbahnen unter Vorsitz des Obmannes des Vorstandes, k. k. Hofrathes Dr. Ferdinand Zehetner und im Beisein des landesfürstlichen Aufsichtscommissärs, k. k. Inspectors bei der General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen Carl Breisky abgehalten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte pro 1892, welcher von der Versammlung einstimmig genehmigt wurde, hat die Zahl der versicherten Personen (30.350) gegenüber dem Vorjahre um 1634, jene der versicherten Betriebe (1800 um 34 zugenommen, dagegen die Zahl der Arbeitstage der versicherten Personen und die Höhe der versicherten Lohnsummen um 414.943 Tage, bezw. 37.559 fl. abgenommen. Von den im Berichtsjahre erstatteten 1251 Unfallsanzeigen begründeten 303, d. i. 24% eine Entschädigung. Von diesen 303 Unfällen hatten 248 vorübergehende Erwerbsunfähigkeit von mehr als 4 Wochen, 35 dauernde theilweise Erwerbsunfähigkeit, 10 dauernde gänzliche Erwerbsunfähigkeit und 10 den Tod zur Folge. 208 der in Rede stehenden Unfälle kamen in Werkstätten, 49 in Heizhäusern vor, der Rest vertheilte sich auf die übrigen versicherungspflichtigen Betriebe. Im Berichtsjahre wurde in 5 Fällen an das Schiedsgericht der Anstalt appellirt; von diesen Klagen wurden 2 noch vor der Verhandlung zurückgezogen, die 3 anderen abgewiesen. Das Jahr 1892 für sich betrachtet, schloss mit einem Ueberschusse von 38.915 fl. 49 kr. ab. Wenn trotzdem der bis Ende 1891 erzielte Ueberschuss von 172.805 fl. 10 kr. sich um 26.389 fl. 74 kr. verringert hat, so ist dies darauf zurückzuführen, dass einerseits sämmtliche versicherungspflichtige Betriebe seit 1. Jänner 1892 in das niedrigste Gefahrenprocent der betreffenden Gefahrenclasse eingereiht und dadurch die Beiträge der Mitglieder um 19.452 fl. 72 kr. herabgemindert wurden, andererseits im Jahre 1892 um 46.841 fl. 20 kr. mehr Entschädigungen für Unfälle aus den Vorjahren geleistet werden mussten, als zu diesem Zwecke reservirt waren. Nach Genehmigung der Betriebsrechnung und der Bilanz pro 1892 und Ertheilung des Absolutoriums für den Vorstand wurde einstimmig beschlossen, aus den bis Ende des Jahres 1892 erzielten Betriebs-Ueberschüssen einen Betrag von 38.000 fl. zur Bildung eines Reservefondes für eventuell erst in Zukunft auf Grund des § 39 des Unfallversicherungs-Gesetzes zur Anmeldung gelangende Entschädigungen zu verwenden. Sohin wurde zur Wahl von drei Rechnungs-Revisoren und von drei Ersatzmännern derselben geschritten und zu ersteren Dr. Carl Freiherr von Offermann, Präsident des Verwaltungsrathes der Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft, Anton Pelleter, Ober-Inspector bei der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, und Carl Heiss, Ober-Inspector bei der Südbahn-Gesellschaft, und zu letzteren Friedrich Kunewalder, Inspector bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Alexander Scherak, Inspector bei der Stauding-Stramberger Localbahn und Josef Horak, Buchhalter bei der Eisenbahn Wien-Aspang gewählt. Schliesslich wurde einstimmig die Abänderung des § 27 des Statutes, betreffend Vergütungen an die Delegirten bei der Generalversammlung, an die Vertauensmänner, sowie an die Vorstandsmitglieder beschlossen. Obige Generalversammlungs-Beschlüsse haben mittlerweile bereits die Genehmigung Seitens des Ministeriums des Innern erhalten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages XIII.

Mit 1. September 1893 gelangt der Nachtrag XIII zu dem vom 1. October 1888 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn zur Einführung, welcher die Einbeziehung von neu eröffneten Stationen und Haltestellen, Frachtsätze für einige Verkehrsverbindungen zum Curse von Mk. 160/165 = ö. W. fl. 100, sowie Ergänzungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 8. August 1893. [652]

K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines provisorischen Ausnahmetarifes für Futtermittel.

Mit Giltigkeit vom 20. August 1893 bis auf Weiteres tritt im Verkehre von Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Bács-Bodrogher, Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker, Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Mártoner und Kun-Szt.-Márton—Szenteser Localbahn nach Stationen der kgl. Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und der Mährisch-schlesischen Centralbahn ein provisorischer Ausnahmetarif für den directen Transport von Mais, Kleie etc., Malztreber und Schlempen in Kraft.

Die Frachtsätze dieses provisorischen Ausnahmetarifes werden jedoch nur dann angewendet, wenn auf den Frachtbriefen der Vermerk „Zu Futterzwecken bestimmt“ enthalten ist.

Exemplare dieses Tarifes können bei den Endverwaltungen um den Preis von 30 kr. bezogen werden.

Budapest, am 6. August 1893. [653]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung von todtem Wild.

Am 1. September 1893 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von todtem Wild zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) einerseits und Paris (Douane und Reuilly, Stationen der Französischen Ostbahn), andererseits, in Wirksamkeit.

Der im Tarife Theil IIa, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1890 auf Seite 391—393 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 35 für die Beförderung von Wildpret tritt ausser Kraft, und zwar werden

a) die Frachtsätze für Linz mit 1. December 1893,
b) die Frachtsätze für Ried, Wels, Wien (Westbahnhof) und Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) bezüglich Wildpretsendungen im Verkehre mit Paris-Douane und Reuilly mit 1. September 1893, im Uebrigen mit 1. December 1893 aufgehoben.

Die im Instructionswege eingeführten einschlägigen Frachtsätze werden, soweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. December 1893, im Uebrigen mit 1. September 1893 aufgehoben.

Der hierauf bezughabende Nachtrag II zu Tarif Theil IIa, 1. Heft, für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1890 tritt gleichfalls am 1. September 1893 in Kraft.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 Heller = 20 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 7. August 1893. [654]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Niepołomice als Abladestelle für Kohlensendungen in vollen Wagenladungen.

Die bisher nur für interne Zwecke in Benützung gestandene Station Niepołomice der Schleppbahn Podłeże-Niepołomice wird am 1. September 1893 auch als Abladestelle für Kohlensendungen in vollen Wagenladungen eröffnet werden.

Wien, am 4. August 1893. [655]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nachtrag IV zum Tarife für den Personenverkehr.

Zum gesellschaftlichen Local-Personentarife vom 1. Februar 1892 tritt mit 15. August 1893 der Nachtrag IV in Wirksamkeit.

Derselbe enthält nebst Fahrbegünstigungen für die k. k. Finanz- und Sicherheitswache auch Preise von Tour- und Retourkarten zwischen Brünn und mehreren Stationen der Strecke Brünn—Vlarapass.

Exemplare dieses Nachtrages können im Tarifverkaufsbureau I., Pestalozzigasse Nr. 8, käuflich bezogen werden.

Wien, am 10. August 1893. [656]

Deutsch-Niederländischer Verband.

Einführung des Nachtrages 4 zum Hefte Nr. 5.

Mit 1. September 1893 tritt zum Hefte Nr. 5 des Deutsch-Niederländischen Verbandstarifes vom 15. De-

cember 1888 der Nachttrag 4 in Kraft, welcher in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht aufliegt.

Derselbe ist bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld zum Preise von Mk. 0·10 erhältlich.

Wien, am 5. August 1893. [657]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Ausnahmetarif für Torfstreu- und Futtermittel.) Der auf einer grösseren Anzahl Deutscher Staats- und Privatbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Futtermittel findet mit Giltigkeit vom 1. August ab auch im Verkehre der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen, sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit den bayerischen Stationen der Localbahn - Actiengesellschaft Anwendung. Die ausserordentliche Frachtermässigung von 25 pCt. der Ausnahme-Frachtsätze, bezw. der Frachtantheile für Streu- und Futtermittel gewähren im Reclamationswege vom 1. August ab unter den in den Bekanntmachungen vom 25. Juli und 1. August 1893 angegebenen Bedingungen auch:

1. die Bayerischen Staatseisenbahnen,
2. die Localbahn-Actiengesellschaft zu München für ihre bayerischen Stationen,
3. die Pfälzischen Eisenbahnen,

nach den in der Bekanntmachung vom 25. Juli bezeichneten Nothstandsgebieten, auch den Kreisen des Eisenberges, der Twiste und der Eder im Fürstenthume Waldeck, sowie nach den Landraths-Amtsbezirken Gotha, Ohrdruf und Waltershausen und den gleichnamigen Stadtbezirken. Die gleiche Frachtermässigung bewilligen im Reclamationswege die vorstehend unter 1—3 genannten Bahnen im Verkehre von den Preussischen Staatseisenbahnen nach den nothleidenden bayerischen Landestheilen, und zwar nach den Regierungsbezirken der Pfalz von Oberfranken, Mittelfranken, Unterfranken und Aschaffenburg, ferner den Bezirksämtern Amberg, Beilngries, Eschenbach, Kemnath und Neustadt a. d. Waldnaab der Regierungsbezirke Oberpfalz und Regensburg, den Bezirksämtern Aichach, Friedberg und Ingolstadt des Regierungsbezirkes Oberbayern, den Bezirksämtern Donauwörth, Dillingen und Neuburg des Regierungsbezirkes Schwaben und Neuburg, wenn durch eine Bescheinigung des landwirthschaftlichen Bezirkscomité oder der Gemeindebehörde des Bestimmungsortes nachgewiesen wird, dass die bezogenen Gegenstände unmittelbar für landwirthschaftliche Zwecke Verwendung gefunden haben. Im Weiteren wird darauf hingewiesen, dass die im Abschnitt IV des Nachtrages II zum Ausnahmetarife für Torfstreu und Futtermittel enthaltene Bestimmung, betreffend die erleichterte Beförderung von Heu und Stroh, auch im Verkehre der Preussischen Staatseisenbahnen mit

a) der Hessischen Ludwigsbahn vom 1. August ab,
b) den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen vom 2. August ab und
c) den Badischen Staatseisenbahnen vom 10. August ab

Anwendung findet.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. (Tarif vom 10. März 1893.) Die Vorbemerkung V zu den Tariftabellen auf Seite 22 des Tarifes erhält folgende Fassung:

„Die ausschliesslich für die Richtung nach Sosnowice bestehenden Ausnahmetarife finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Russland verbleiben. Werden derartige, auf Grund dieser Ausnahmetarife abgefertigte Sendungen von Sosnowice nach Deutschland zurück- oder nach Stationen der österreichischen Bahnen weiterbefördert, so werden für die Beförderung nach Sosnowice loco und transito nachträglich die höheren Frachtsätze der entsprechenden regulären Tarifclassen erhoben."

Entin - Lübecker Eisenbahn - Gesellschaft. (Neuer Tarif.) An Stelle des Localgütertarifes vom 1. August 1883 mit sämmtlichen Nachträgen ist am 1. August 1893 ein neuer Gütertarif in Kraft getreten. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die Sätze des Tarifes vom 1. August 1883 noch bis zum 15. September 1893 in Giltigkeit.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Tarifeur
mit **Prima-Referenzen, selbstständiger Calculant,** per **sofort** für ein **grösseres internationales Speditions- und Elbeschiffahrts-Geschäft gesucht.**
Offerte unter **„P. H. 4410"** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I.** (373)

GANZ & CIE.
Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-
Actien-Gesellschaft
BUDAPEST und LEOBERSDORF bei Wien
empfehlen ihre
Hartgussräder und **Kreuzungen,**
Räder für Bauunternehmungen, (338)
Waggons und **Drehscheiben,**
Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Gruben-Anlagen,
Mobile Beleuchtungs - Apparate für Eisenbahnen,
Anlage von Beleuchtungs - Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,
Turbinen-Anlagen,
Zerkleinerungs-Maschinen mit Hartgusswalzen und Hartgussbacken,
Maschinen für Papier- und Cellulose-Fabrikation,
Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,
Stahlguss-Artikel. Nr. 116

VOGEL & NOOT
Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken
Wartberg und Mitterdorf
Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark
WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.
Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.
Maschinelle Einrichtungen für Massen-Production.
Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.
Bureau für den Alleinverkauf der Producte der Eisenwerke Assling der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (323)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1593	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Mauerziegel der Position Z—1 der Güter-Classification des Tarifes, Theil I	Dux-Liptitz und Dux-Ladowitz	Eisenberg	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. October 1893	Localtarif	6 kr.	5 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
1594	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Steine der Position S—57 der Güter-Classification des Tarifes, Theil I, insoweit sie auf den k. k. österr. Staatsbahnen nach Classe C tarifiren	Gmünd	Wien K.F.J.B.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	31 kr.	28 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
1595	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kupfervitriol zur Bekämpfung der Peronospora viticola und infestans	Rücksichtlich der Strecken der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893		**Localtarife**	**Diverse**	50% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen		Im Localverkehre im Kartirungswege, für im directen Verkehre abgefertigte derartige Transporte wird die Ermässigung im Rückvergütungswege nach Massgabe der Differenz gegenüber den aus dem directen Tarife entfallenden Antheilen u. zw. 50% igen reducirten Localfrachtsätzen des Localtarifes zur Ausgleichung gelangen	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens bis Ende März 1894 vorzulegen sind	Die nebenstehende Frachtbegünstigung findet jedoch nur für solche Kupfervitriolsendungen Anwendung, zu welchen die Versender ein von den betreffenden Landwirthschafts-Gesellschaften, Ackerbau-Gesellschaften oder von den zuständigen Landesculturräthen, bezw. den Landesculturr-Sectionen (Vereinen) ausgestelltes Certificat (Begleitschein) beibringen, mit welchem bestätigt wird, dass die Kupfervitriolsendungen thatsächlich zur Bekämpfung der genannten Pilze bestimmt sind

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1596	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Porzellan, verpackt oder unverpackt	Carlshad	Oderberg (K.F.N.B.)	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstensaber bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahn-Verband	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. a) 219 b) 166		Im Kartirungswege		
					Teechen (K.F.N.B. oder K.O.B.)					239	186			
1597	**St.E.G.**	Betheiligten Verwaltungen	Im Verordnungs-Blatte Nr. 67 ex 1893, sub Pos. 1283, sind im ersten Alinea der auf die Rsexpedition von Holzsendungen in Vinkovci bezüglichen Publication in der 3. Zeile von oben die Worte: „innerhalb der Giltigkeitsdauer der Frachtbegünstigung“ zu streichen, dagegen ist am Schlusse desselben Alinea folgender Zusatz zu machen: „und zugleich bedingen, dass die Rsexpedition in Vinkovci spätestens sechs Monate nach Ablauf des für die Ablieferung des gesammten Gesammtquantums bestimmten Termins beendet werden muss.“												
1598	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Zuckerrüben	Bazin Cseklész Cziffer Detrekő-Csütörtök Dévény-Ujfaln Modor-Senkvicz Nagy-Szombat Pozsony Stomfa Szempcz Szt. György Szöllős	Angern	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	L o c a l t a r i f e	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 16·9 16·9 20·9 14·9 13·9 18·9 22·9 13·9 13·9 18·9 16·9 14·9		Im Kartirungswege		
			Rübenschnitte	Angern	Bazin Cseklész Cziffer Detrskő-Csütörtök Dévény-Ujfaln Modor-Senkvicz Nagy-Szombat Pozsony Stomfa Szempcz Szt.-György Szöllős					11·2 11·2 12·5 11·2 9·2 12·5 14·6 9·2 9·2 12·5 11·2 11·2				
1599	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Eisenerze, Frischfener-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzenschlacken und eisenhaltige Converterschlacken, sowie abgeröstete Schwefelkiesrückstände, bezw. Schwefelkiesabbrände) zum Hochofenbetriebe	Wien Nordbahnhof und Floridedorf-Donaufeld	Benthen O.S.E. Bobrek Borsigwerk Gleiwitz Königshütte i. O. S.	Bezahlung der Fracht für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. September 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1893	Theil II, Tarifheft 1 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. October 1890 sammt Nachträgen I—VII	Besteht kein directer Frachtsatz	Mark 0·86 0·86 0·86 0·83 0·84	0·76 0·76 0·76 0·74 0·74	0·10 0·10 0·10 0·09 0·10	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze finden nur Anwendung, wenn in den Frachtbriefen in der Spalte „Inhalt“ erklärt wird, dass die Sendungen zum Hochofenbetriebe bestimmt sind
					Koschentin				Besteht kein directer Frachtsatz	0·81				
					Lanrahütte Lndwigsglück Morgenroth Schwientochlowitz Tarnowitz					0·84 0·85 0·84 0·83 0·89	0·74 0·75 0·75 0·74 0·78	0·10 0·10 0·09 0·09 0·11		
					Tworog				Besteht kein directer Frachtsatz	0·80				
					Zabrze					0·85	0·75	0·10		

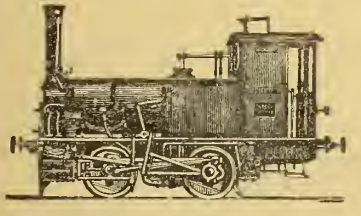
Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1600	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Maner- und Dachziegel	E r l a c h	Wr.-Neustadt loco und transit nach südlich von Wr.-Neustadt gelegenen Südbahn-Stationen	**Bei Erreichung einer Gesammtverfrachtung von mindestens 300 Wagenladungen pro Jahr.** Ziegel und Kohle in allen Relationen, wornnter mindestens 50 Wagen Kohle zur Beförderung gelangen müssen. Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ein- und Ansladen durch die Partei binnen 8 Tagesstnnden	Giltig bis Ende Juli 1894	Ermässigte Kartirungssätze	kr. 5·0	kr. 3·5	kr. 1·5	Rückvergutung	Vorlage der auf schliessende Firma lautenden Aufgabs-Recepisse oder Frachtbriefe bis längstens Ende August 1894. Für die im Freien abgelagerten Ziegeln, Kohle und Brennholz wird in der Station Erlach ein Lagerplatz im Ausmasse von 1500 m² unter Einhaltung der im Tarife, Theil I, hinsichtlich der Haftung vorgesehenen Beschränkungen mit der Bedingung unentgeltlich eingeräumt, dass die eingelagerten Güter per Bahn angekommen sind oder zur Versendung gelangen	
					Scheiblingkirchen				5·5	4·5	1·0			
					Edlitz				6·8	5·8	1·0			
					Aspang				9·0	8·0	1·0			
			Kohle, mineral.	Wr.-Neustadt	Erlach			Localtarif, Ausnahmetarif 1	6·3	4·0	2·3			
1601	**Südbahn-Gesellschaft**	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Zeitungs-Packete als Eilgut	Wien (Südbahnhof)	Agram (Ungar. Staatsbahnhof)	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	924 Heller		Im Kartirungswege		

Ergänzung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 91 ex 1893, sub Post 1579, ist in der Rubrik „Besondere Bemerknngen" Folgendes nachzntragen: „Die Frachtbegünstigungen finden nur auf solche Sendnngen Anwendnng, welche mit von M.-Ostran, bezw. Schönbrunn bis Graz directe lantenden Frachtbriefen expedirt werden."

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



Locomotiven

für

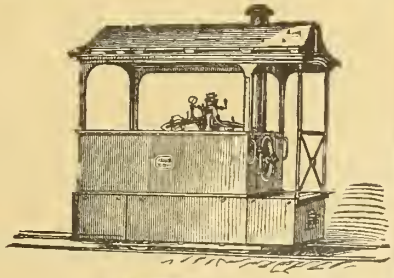
Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

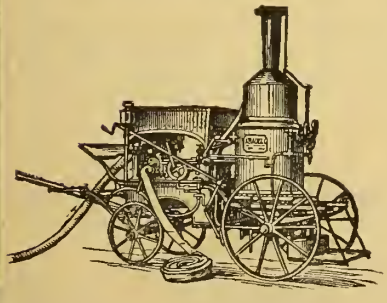
Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft.



LOCOMOBILEN

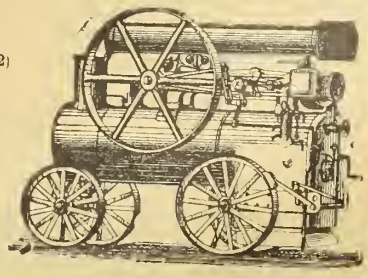
von 2—12 Pferdekraft. (352)



Dampf - Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

F. RINGHOFFER

Waggon- und Tender-Fabrik

MASCHINEN-FABRIK

Eisengiesserei und Kesselschmiede

Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik

Kupferhämmer und Walzwerke.

Hauptniederlassung in **Smichow**

Zweigniederlassungen in **Prag** und **Kamenitz** bei Eule.

Gegründet 1771. — Arbeiterzahl 2300. (305)

Eisenbahnbedarf.

Alle Arten von Eisenbahnwagen für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, **Tender, Tramwaywagen** für Pferde- und Dampfbetrieb, **Reservoirwagen, Pferdewagen, Bier-** und **Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Schneepflüge, Feldbahnwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen,** complete **Wasserstations-Einrichtungen** etc. etc.

Maschinenfabrikate.

Motoren jeder Art, **Transmissionen, complete Einrichtungen** für Branereien, Brennereien, Stärkefabriken, Mahl- und Schneidemühlen, Wasserwerke, **vollständige Kühlanlagen** nach Linde's System, **Treber-Trockenanlagen** System Hencke, **Eisengiesserei-Erzeugnisse, Kesselschmiede-Arbeiten** jeder Art.

Kupfer- und Metallwaaren.

Apparate für Spiritus-Brennereien, Spiritus-Raffinerien, Stärkezucker-Fabriken, Bleizucker-Fabriken, Mineral-, Dampf- und Wannenbäder, **Einrichtungs-Armatur-Gegenstände** für Zucker-Fabriken, Brauereien, Färbereien, Liqueur-Fabriken, Stearin-Fabriken etc. etc.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse.

Kupferbleche in allen Dimensionen, **Braupfannbleche, Schalen, Böden, Scheiben, Nagelzain, Kolbenkupfer** für Kupferschmiede, Spengler und Dachdecker.

Prämiirt: Wien 1873 — Paris 1878

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie alle Arten von

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.

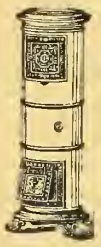
Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (332)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN



H. HEIM, Döbling bei Wien.

Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (312)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.

Waggon-Oefen 566 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine „Helios".

Absolut rauchverzehrende „Calorifères".

Central-Heizungen aller Systeme.

C. Stölzle's Söhne

Glasfabriken

Haupt-Niederlage WIEN Wieden, Freihaus.

FILIALEN:

Wien, Rudolfsheim, Schönbrunnerstrasse 74.

PRAG, Wenzelsplatz 47.

BUDAPEST, Königsgasse Nr. 50.

Aelteste Lieferanten

für

Eisenbahn-Bedarfs-Artikel

wie: ordinäre und belgische Tafeln, **Farbentafeln für Signalscheiben, Lampen-Cylinder** und **Waggon-Schalen** etc. — Alle Arten **Batteriegläser** etc. etc.

Alle Gattungen (345)

Glaswaaren für Eisenbahn-Restaurationen.

Grosse Auswahl in eleganten completen Tafel-Servicen von fl. 8.— aufwärts. Bier-, Wein- und Liqueur-Garnituren, Punsch-Servicen etc. etc.

Preis-Courante gratis. — Billigste Fabrikspreise.

G. WINIWARTER

Blech- und Bleiwaaren-Fabrik

Wien, I., Johannesgasse Nr. 22.

Verzinktes Eisenblech in allen Dimensionen, **Wellenblech** u. **Trägerwellblech** zu Dächern, Plafonds, Balcons, Feuerschutzvorhängen etc.

Ferner liefern noch zu billigsten Fabrikspreisen:

Blei in Blöcken.
Blei in △ Stangen.
Bleiröhren.
Bleiröhren, innen geschwefelt oder verzinnt.
Bleiröhren mit Zinneinlage.
Bleibleche bis 3 m Breite, beliebige Länge.
Bleifolien.
Blei-Apparate jeder Art.
Eisenbleche, schwarz und verzinkt.
Eisendraht, verzinkt.
Metallkapseln (Ziunkapseln), weiss und gefärbt.
Rohr- u. Rinnenhaken, verzinkt.
Weissbleche.
Zink in Platten.
Zinkbleche, raffinirt.
Zinn in Blöcken, Stangen u. Rollen.
Zinnfolien (Staniol).
Zinnbleche. (368)
Zinnröhren.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 94. Wien, 15. August 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concession vom 21. Juni 1893, Z. 25.924, zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden Trambahn im Gemeindegebiete der Stadt Lemberg.

Auf Grund und in Gemässheit der Ah. Entschliessung vom 25. Februar 1859 und 8. März 1867 hat der k. k. Handelsminister unter dem 21. Juni 1893 der Stadtgemeinde Lemberg die Concession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden Trambahn im Gemeindegebiete der Stadt Lemberg in Gemässheit der nachstehenden Bestimmungen ertheilt:

Concessionsbestimmungen für die mit elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn im Gemeindegebiete der Stadt Lemberg.

§ 1.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den Bau der obgenannten Strassenbahn sofort zu beginnen, die Linien vom Bahnhofe bis zur Haltestelle Waly hetmańskie und von hier bis zum Kilińskiparke, sowie die Abzweigung zur elektrischen Centralstation bis 15. Mai 1894, die restlichen Linien von der Haltestelle Wały hetmańskie bis zur Lyczakowergasse mit der Abzweigung zum Lyczakower Friedhofe bis zum 15. Mai 1895 zu vollenden und dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Concessionärin über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 2.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahnen nicht in der Gemeindeverwaltung stehende Strassen oder Privatgründe in Anspruch genommen werden sollten, hat die Concessionärin die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörde oder Organe, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind, sowie jene der Eigenthümer der in Anspruch genommenen Gründe, einzuholen.

§ 3.

Die Concessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsbestimmungen und nach den vom Handelsministerium aufgestellten technischen Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Handelsministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

§ 4.

Die effectiven Anlagekosten sind dem Handelsministerium nach Vollendung der Bahnbauten gehörig nachzuweisen.

§ 5.

Die Tarife für die Personen- und Gepäcksbeförderung unterliegen der Genehmigung des Handelsministeriums, bezw. der Statthalterei in Lemberg, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Die einzuhebenden Fahrpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

§ 6.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphenverwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Concessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 7.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

§ 8.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonanzen auf der Bahn die freie Fahrt einzuräumen. Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 9.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Canälen, Röhrenleitungen etc. von Seite der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf einer Strecke der concessionirten Strassenbahn für nothwendig erachtet würde, hat sich die Concessionärin den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

Die gleiche Verpflichtung liegt der Concessionärin ob, insoweit und insolange eine Betriebseinstellung im Mobilisirungs- und Kriegsfalle zum Zwecke von Truppenbewegungen oder sonstigen militärischen Operationen auf einer der von der Bahn benützten öffentlichen Strassen Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Dauer der Concession wird auf fünfzig (50) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 1 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden.

§ 11.

Zur eventuellen Ueberlassung des Betriebes der concessionirten Strassenbahn an dritte Personen ist die ausdrückliche Bewilligung der Staatsverwaltung erforderlich.

§ 12.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden. Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionärin zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

§ 13.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in den Concessionsbestimmungen, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen, und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Technische Concessionsbedingnisse für die mit elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn im Gemeindegebiete der Stadt Lemberg.

Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Stadtbahn in Lemberg ist mit einer Spurweite von 1·0 m als Localbahn mit elektrischem Betriebe und vorläufig für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 15 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Das k. k. Handelsministerium behält sich übrigens vor, nach dem Ergebnisse der technisch-polizeilichen Prüfung der Linie und in Berücksichtigung der localen Umstände für einzelne Strecken, sowie auch für den Nachtverkehr noch besondere Bestimmungen betreffs der daselbst einzuhaltenden Fahrgeschwindigkeit zu treffen.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen; ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen hat die Concessionärin allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

2. Trasse.

Das Netz der projectirten elektrischen Stadtbahn in Lemberg umfasst die Hauptlinie vom Bahnhofe durch die „Innere Stadt“ in die Lyczakowerstrasse und drei Abzweigungen von derselben.

a) Hauptlinie „Bahnhof—Innere Stadt—Lyczakowerstrasse“,
circa 6·0 km lang, zweigeleisig, mit Ausnahme der circa 550 m langen Endstrecke in der Lyczakowerstrasse.

Diese Linie nimmt ihren Ausgangspunkt am Vorplatze des Bahnhofes der Galiz. Carl Ludwig-Bahn, führt entlang der Bahnhofzufahrtsstrasse bis zur Grodekerstrasse, gelangt entweder über die Parcellen Cons.-Nr. $42^2/_4$ und $859^2/_4$, dann durch die Szeptyckigasse oder aber durch die Grodekerstrasse in die Leo Sapiehagasse und durchzieht dieselbe bis zu ihrer Einmündung in die Kopernikusgasse.

Im weiteren Zuge senkt sich die Trasse in der Kopernikusgasse bis zur Ossolinskigasse herab, gelangt durch die Słowackigasse nächst dem Postgebäude in die Sykstuskagasse, kreuzt am Ausgange derselben die Carl Ludwigstrasse, übersetzt in directer Richtung zur Inneren Stadt den Peltowbach, dann im Niveau die Hetmańskagasse und führt durch die Kilińskigasse und über den Capitelplatz auf den Ringplatz, „Rynek“ genannt.

Von hier aus tritt die Bahn in die Ruskagasse ein und wird je nach dem Ergebnisse der noch weiters vorzunehmenden Studien und nach Massgabe der diesbezüglich einzuholenden Zustimmung der Behörden in die Lyczakowerstrasse geführt, derem Zuge die Trasse bis zum Endpunkte der Bahn nächst der Kopalnagasse aufwärts folgt.

Die in Rede stehende Hauptlinie wird vom Anfangspunkte am Bahnhofe der Galiz. Carl Ludwig-Bahn bis zur St. Peter und Paulkirche in der Lyczakowerstrasse auf eine Länge von circa 5·4 km zweigeleisig, von hier ab bis zum Endpunkte der Bahn nur eingeleisig ausgeführt.

b) Abzweigung zum Kiliński-Parke,
circa 2·0 km lang, zweigeleisig.

Die Trasse zweigt in der Haltestelle „Waly hetmańskie“ bei km 3·2 von der Hauptlinie a) nächst der Kilińskigasse ab, führt theilweise in der Hetmańskagasse, dann über den Maryackiplatz auf den Halickiplatz, gelangt durch die Botorygasse und die Pauskagasse in die Zyblikiewiczgasse, wendet sich sodann nach Uebersetzung des Peltowbaches in die St. Sophiengasse und erreicht in derselben ihren Endpunkt in der nächst der Dwernickigasse projectirten Station „Sw. Zofia“.

c) Abzweigung zur elektrischen Centralstation,
circa 0·35 km lang, eingeleisig.

Diese Linie zweigt an der Ausmündung der Leo Sapiehagasse in die Kopernikusgasse von der vorgenannten Hauptlinie a) bei km 2·1/2 derselben ab und führt durch den oberen Theil der Kopernikusgasse zur elektrischen Centralstation, welche an der Pełczyńskistrasse in der Nähe des gleichnamigen Teiches errichtet werden soll.

d) Abzweigung zum Lyczakower Friedhofe,
circa 0·55 km lang, zweigeleisig.

Diese Linie zweigt von der Hauptlinie a) bei km 5·4 der letzteren in der Lyczakowerstrasse ab und zieht durch die St. Petergasse abwärts zum Lyczakower Friedhofe, woselbst die Bahn an der Ausmündung der Piekarskagasse endet.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der einzelnen Linien nicht verändert wird.

3. Anschlussverkehr mit der Lemberger Pferdebahn.

Die Concessionärin verpflichtet sich, wegen Einrichtung eines entsprechenden Anschluss-, bezw. Umsteigverkehres auf die Linien der Lemberger Pferdebahn unter gleichzeitiger Herstellung von Wartehallen für das umsteigende Publicum an den hiebei in Betracht kommenden Punkten mit der Verwaltung dieser Pferdebahn eine Vereinbarung anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der elektrischen auf die Pferdebahn Sorge zu tragen. Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschluss-, bezw. Umsteigverkehres unterwirft sich die Concessionärin dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Lemberger Pferdebahn nicht erzielt werden sollte.

4. Unterbau.

Die Linien sind bezüglich der Geleisezahl in der sub 2) des Näheren bezeichneten Weise herzustellen und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung für jene Strecken, welche ausserhalb der bestehenden Strassen gelegen sind, in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Die grösste zulässige Neigung der Bahn wird für die sub 2 a) bezeichnete Linie mit 60 Promill, für die Linie b) mit 26 Promill, für die Linie c) mit 64 Promill und für die Linie d) mit 57 Promill festgesetzt.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 15 m betragen.

Die ausnahmsweise Anwendung schärferer Bögen als der vorbezeichneten unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Der Abstand der Geleise ist in jenen Strecken, woselbst ein gleichzeitiger Bahnverkehr nach beiden Richtungen in Aussicht genommen wird, derart zu bemessen, dass zwischen den sich begegnenden Fahrzeugen der Bahn mindestens ein Zwischenraum von 0·8 m verbleibt.

Der Unterbau hat in den ausserhalb des Strassengrundes hergestellten Bahnstrecken eine Kronenbreite von 3·5 m zu erhalten.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

Alle ausserhalb der bestehenden Strassen vorkommenden Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen. Bei sämmtlichen von der Bahn benützten Strassenbrücken ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass zwischen den Bahnfahrzeugen und den festen Theilen der Strassenobjecte mindestens ein Zwischenraum von 0·7 m verbleibt.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, zu beobachten.

Hinsichtlich der Detailbestimmungen für die Benützung von Strassen zur Anlage der Bahn ist die Genehmigung der competenten Strassenbehörden einzuholen; ferner ist bei bestehenden und von der Bahn mitbenützten Strassenobjecten der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Handelsministeriums für jene bereits im Einverständniss mit den competenten Strassenbehörden projectirten Aenderungen, bezw. Verstärkungen einzuholen sein, welche mit Rücksicht auf den dermaligen Bauzustand und die künftighin darüber verkehrenden Zugslasten erforderlich werden sollten.

5. Oberbau.

Der Oberbau ist vollständig in Eisen und mit Rücksicht auf den Raddruck der Fahrzeuge auszuführen.

Die Construction des Oberbaues unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die bei der sub 2 a) und b) bezeichneten Linie vorkommenden Kreuzungen mit der Lemberger Pferdebahn sind im Einvernehmen mit der Verwaltung dieser letzteren und im Uebrigen nach den hiefür besonders dem k. k. Handelsministerium vorzulegenden, bezw. von demselben genehmigten Plänen auszuführen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 33·5 kg betragen.

Der Schotterkörper der auf eigenem Unterbau liegenden Strecken hat in der Höhe der Schienenunterkante eine Kronenbreite von 2·4 m und von der Schienenunterkante abwärts eine Tiefe von mindestens 0·25 m zu erhalten.

Zur Sicherung des Bestandes und Betriebes der Bahngeleise ist in nicht gepflasterten Strassen bei allen frequenten Strassenkreuzungen, sodann in jenen Strecken, welche von schwerem Lastenfuhrwerke häufig befahren werden, nach Massgabe der diesbezüglichen Anordnungen der politischen Begehungs-Commission der Raum innerhalb der Geleise, sowie auf je 0·5 m Breite an der Aussenseite jedes Geleises, bezw. in engeren Strassen vollständig zwischen den beiden Geleisen auszupflastern.

6. Hochbauten.

Die Hochbauten können auf die nach Bedarf niederste Ausdehnung beschränkt und entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auf einer durchlaufenden Untermauerung erbaut werden.

Sämmtliche Hochbauten sind stets im Einklange mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

7. Betriebseinrichtungen.

Die Endpunkte der einzelnen Linien sind mit einander in eine entsprechende telephonische Verbindung zu bringen.

Die maschinelle Anlage der elektrischen Centralstation ist für eine solche Leistungsfähigkeit zu bemessen, dass die zur Abwicklung des stärksten Verkehres erforderliche Strommenge jederzeit zur Verfügung steht. Die Stromleitung ist den localen Verhältnissen anzupassen.

Eine allfällige Luftleitung ist in der Höhe von mindestens 5·0 m oberhalb der Strassenfläche und derart zu führen, dass dieselbe von den angrenzenden Gebäuden aus nicht erreicht werden kann.

Der Querschnitt der Leitungsdrähte ist innerhalb der einzelnen Sectionen der Leitung derart zu bemessen, dass jeder Section die den Steigungs- und sonstigen örtlichen Verhältnissen angemessene und für den stärksten Verkehr genügende Strommenge zugeführt werden kann, wobei zu beachten ist, dass die Spannung in den Leitungen an keiner Stelle 500 Volts übersteige. Ferner muss die Stromleitung mit entsprechend dimensionirten Abschmelzcontacten versehen sein, um ein Glühendwerden der Drähte zu verhüten. Endlich ist für eine entsprechende Isolirung der Drahtleitungen in die Motorwägen und dafür Sorge zu tragen, dass diese Leitungen Unberufenen unzugänglich seien.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel nach Massgabe des Bedarfes beizustellen.

8. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens 16 Personen-Motorwagen mit je 16 Sitzplätzen anzuschaffen. Jede Achse derselben muss durch den Motor angetrieben werden. Falls nicht Lenkachsen zur Anwendung kommen, darf der Radstand höchstens 1·8 m betragen.

Sämmtliche Wagen erhalten kräftig wirkende Spindelbremsen.

Die zur Verwendung gelangenden Wagen sollen bei der grössten zulässigen Fahrgeschwindigkeit und bei voller Belastung jederzeit durch eine einfache Drehung der Schaltkurbel der secundären Dynamomaschine, sowie durch gleichzeitige Einwirkung der Spindelbremse nahezu sofort zum Stillstande gebracht werden können.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

9. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Wien, am 21. Juni 1893. Z. 25.924.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Dampftrambahn vom Südbahnhofe in Graz längs des linken Murufers über Unter-Andritz, St. Gotthardt, Weinzödl und St. Stefan bis nach Strassengel und Judendorf.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Dr. Ludwig Messek, Hof- und Gerichtsadvocaten in Graz, im Vereine mit Johann Dettelbach, Kaufmann und Hausbesitzer in Graz, mit dem Erlasse vom 14. Juli 1892, Z. 28.815 (Verordnungs-Blatt Nr. 86 vom 30. Juli 1892), ertheilte, und mit dem Erlasse vom 26. Jänner 1893, Z. 4110 (Verordnungs-Blatt Nr. 24 vom 28. Februar 1893), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Dampftrambahn vom Südbahnhofe in Graz längs des linken Murufers über Unter-Andritz, St. Gotthardt, Weinzödl und St. Stefan bis nach Strassengel und Judendorf auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 12. Juli 1893. Z. 36.404.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn von der Station Radkersburg zur steiermärkischen Landesgrenze in der Richtung gegen Bellatinz-Alsó-Lendva.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Realitätenbesitzer und Bürgermeister der Stadt Radkersburg, Johann Reitter, im Vereine mit dem Advocaten K. Lajos Mihaly in Alsó-Lendva, mit dem Erlasse vom 13. Jänner 1893, Z. 63.188 ex 1892 (Verordnungs-Blatt vom 31. Jänner 1893, Nr. 12), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn von der Station Radkersburg zur steiermärkischen Landesgrenze in der Richtung gegen Bellatinz-Alsó-Lendva auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 13. Juli 1893. Z. 36.403.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von einem geeigneten Punkte der Strecke Deutschbrod—Pardubitz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nächst Deutschbrod über Frauenthal nach Přibyslau.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister von Deutschbrod, Wenzel Kabelač, und dem Dr. Malinsky, Fabriksbesitzer in Ronov, im Vereine mit dem k. k. Baurathe Oscar Baron Lazarini in Graz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von einem geeigneten Punkte der Strecke Deutschbrod—Pardubitz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nächst Deutschbrod über Frauenthal nach Přibyslau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 3. August 1893. Z. 37.600.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. **Das Einschreiten einer Stadtgemeinde bei der zuständigen Behörde mit einem bestimmten Begehren, worüber eine Amtshandlung zu pflegen ist, stellt sich als Partei-Einschreiten dar.**
2. **Der Ersatz der Kosten einer Amtshandlung, deren Ergebniss der dem Parteibegehren zu Grunde liegenden Annahme nicht entspricht, trifft nach dem allgemeinen Berggesetze jene Partei, welche die Verhandlung veranlasst hat.**

Die Stadtgemeinde K., welche von der Berghauptmannschaft in P. in den Ersatz der Kosten der commissionellen Verhandlungen verfällt worden war, welche am 21. und 22. November über Ansuchen der Stadtgemeinde zum Zwecke der Bestimmung einer Schutzlinie für den westlichen und nördlichen Theil der Stadt, über welchen die Grubenfelder der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, bezw. der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft, gelagert sind, abgehalten worden waren, führte gegen die Entscheidung der Berghauptmannschaft vom 12. October 1891, Z. 4249, Beschwerde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe, und machte hiebei geltend, dass ihr der Kostenersatz nicht aufzuerlegen war, weil

1. die Stadtvertretung K. in dieser Sache nicht als Partei, sondern als ein behördliches Organ im öffentlichen Interesse eingeschritten ist, und weil
2. nach dem Ergebnisse der Verhandlung nicht gesagt werden kann, dass das von der Stadtvertretung gestellte Begehren um Schutzvorkehrungen unnöthig gewesen sei.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet ab, mit folgender Motivirung:

ad 1: Im vorliegenden Falle handelt es sich nur darum, ob die Stadtgemeinde den Bergbehörden gegenüber als Partei anzusehen war oder nicht. Diese rechtliche Qualification ist aber der Stadtgemeinde concreten Falles zugekommen, da sie an die competente Behörde nicht etwa blos eine Anzeige erstattete, sondern ein ganz bestimmtes Begehren stellte, über welches das Amt zu handeln war. Dass die Gemeinde zu ihrem Einschreiten sich dadurch bestimmen liess, dass sie die beantragten Schutzvorkehrungen als im allgemeinen Interesse ihrer Gemeindemitglieder geboten erkannte, ändert nichts an der Sache, zumal die Stadtgemeinde auch als Subject von Vermögensrechten in Betracht gezogen werden muss.

ad 2: Durch das Gutachten der Experten ist dargethan, dass die Feststellung einer Schutzlinie zur Sicherung der Stadt gegen den Bergbaubetrieb in dem fraglichen Terrain für die Gegenwart gegenstandslos ist, und dass von Seite der Bergwerks-Unternehmungen nichts veranlasst worden ist, was sie in irgend einer Richtung als schuldtragend erkennen liesse.

Mit Rücksicht auf diesen Thatbestand war nach dem Wortlaute des § 234 des allgemeinen Berggesetzes der Ersatz jener Partei aufzuerlegen, welche die Verhandlung veranlasst hat.

Wenn die Experten das Begehren der Stadtgemeinde unter der Voraussetzung und für die Eventualität für gerechtfertigt erklärten, dass ein von den Bergbau-Unternehmungen vorläufig nicht in Angriff genommener und überhaupt nicht beabsichtigter Abbau der zurückgelassenen, zur Zeit unabbauwürdig befundenen Kohlenbänke stattfinden sollte, so kann in einer solchen Eventualität eine Veranlassung der commissionellen Verhandlung im Sinne des Gesetzes nicht erkannt werden.

[Erkenntniss vom 13. October 1892, Z. 3075; cf. Sammlung Budwiński, Band XVI, pag. 758.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg — Czernowitz: Schleppbahn von km 6·630 zum Ausstellungsplatze in Lemberg: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung einer Schleppbahn von km 6·630 der Linie Lemberg—Czernowitz zum Ausstellungsplatze in Lemberg für den 16. August anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 15.596.]

— (Linie Prag — Moldau: Erweiterung der Station Laun: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Laun hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Station Laun der Linie Prag—Moldau für den 17. August anberaumt. [G.-I.-Z. 15.597.]

— (Linie Beraun—Rakonitz: Schleppbahn von der Station Althütten zum Eisenwerke der Böhmischen Montan-Gesellschaft: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Hořowitz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung einer Schleppbahn von der Station Althütten der Staatsbahnlinie Beraun—Rakonitz zu dem Eisenwerke der Böhmischen Montan-Gesellschaft für den 17. August anberaumt. [G.-I.-Z. 15.497.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig—Komotau: Geleiseanlage in Holtschitz-Seestadtl.) In der Station Holtschitz-Seestadtl wird ein Ausladegeleise hergestellt. [6. Juli, Z. 31.560.]

— (Zweites Geleise am nördlichen Damme des Osthafens in Aussig.) Aus Anlass des zunehmenden Verkehres wird am nördlichen Damme des Osthafens in Aussig ein zweites Geleise hergestellt. [19. Juli, Z. 33.576.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Verlängerung der Magazinsrampe und Verladeprofil-Errichtung in Tetschen.) In der Station Tetschen wird die Magazins-Verladerampe um 20 m verlängert und ein Theil derselben eingedeckt, ferner ein eisernes combinirtes Verladeprofil errichtet. [31. Juli, Z. 40.175.] [24. Juli, Z. 38.921.]

— (Kohlenschuppen auf dem Stationsplatze Grund-Georgenthal.) Auf dem Stationsplatze Grund-Georgenthal wird für Zwecke des Stationschefs Johann Kindermann ein Kohlenschuppen hergestellt. [7. Juli, Z. 35.171.]

— (Linie Kralup — Neratovic: Schleppbahn zwischen der Station Kralup und der Theer-Producten-Fabrik des Josef Brdlik.) Auf Grund des Ergebnisses der am 6. Juni durchgeführten politischen Begehung wurde für eine von der Station Kralup abzweigende, zu der Theer-Producten-Fabrik des Josef Brdlik führende Schleppbahn die Ausführungs-Bewilligung ertheilt. [15. Juli, Z. 36.950.]

Böhmische Westbahn. (Linie Chrast — Radnitz: Unterbau-Objecte.) Die Projecte für 23 Unterbau-Objecte der Verlängerung der Flügelbahn Chrast—Radnitz wurden zur Ausführung genehmigt. [27. Juli, Z. 39.624.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Bauliche Herstellungen in Hostiwitz.) In der Station Hostiwitz wird ein neuer Wasserkrahn nebst der dazu gehörigen Entwässerungsanlage und Putzgrube hergestellt. [24. Juni, Z. 26.620.]

— (Linie Falkenau a. d. Eger — Klingenthal: Schleppbahn zur Glasfabrik in Bleistadt.) Das Project der „Ersten Böhmischen Glasindustrie-Actiengesellschaft in Bleistadt“ für eine aus dem Hauptgeleise der Station Bleistadt in km 12·84 abzweigende und zu der neuerrichteten Glasfabrik in Horn führende Schleppbahn wurde zur Ausführung genehmigt. [24. Juli, Z. 39.070.]

Projectirte Drahtseilbahn vom Hause Nr. 56 in der Sackstrasse in Graz auf das Plateau des Grazer Schlossberges. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes des Ingenieurs L. Ph. Schmidt für eine Drahtseilbahn vom Hause Nr. 56 in der Sackstrasse in Graz auf das Plateau des Grazer Schlossberges für den 14. August anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Friedrich Tax betraut. [G.-I.-Z. 15.623.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

11. August. Auf der Eisenhahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Lemberg-Rawa ruska wegen Beschädigung des Bahnkörpers durch Hochwasser voraussichtlich auf die Dauer von 3 Tagen eingestellt.

In der Theilstrecke Neu-Zagórz—Mezö-Laborcz der Strecke Przemysl—Mezö-Laborcz wurde der Verkehr eingestellt.

12. August. Zug 1216 wurde wegen Rutschung in der Strecke Sanok—Neu-Zagórz durch 1 Stunde aufgehalten. Gesammtverkehr in der genannten Strecke vorläufig eingestellt.

13. August. In der Strecke Zólkiew—Rawa ruska der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) wurde der Verkehr wieder aufgenommen; Theilstrecke Lemberg—Zólkiew noch unfahrbar.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau):

11. August. In Folge eines Wolkenbruches Strecke Wegierska-Górka—Milówka in km 23·1 bis km 23·4 durch Verschüttung und Unterwaschung des Bahnkörpers unfahrbar. Um 11 Uhr Nachts wurde die Strecke wieder frei gemacht; Zug 1217 erlitt eine Verspätung von 3 Stunden.

12. August. In Folge von Hochwasser wurde in der Strecke Szczawne-Kulaszne—Mokre in km 117·7/8 die Eisenbahnbrücke zur Hälfte gänzlich weggerissen und zur Hälfte stark unterwaschen und beschädigt. Die genannte Strecke ist daher vorläufig unfahrbar.

13. August. In der Strecke Jasło—Neu-Zagórz wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Graz-Köflacher Eisenbahn:

13. August. Gesammtverkehr heute Nachmittags wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

12. August. Durch Wolkenbruch wurde Abends das Schotterbett des Bahnkörpers in km 354·9 bis 355·9 der Strecke Lodygowice—Saybusch ausgewaschen und Bahn unfahrbar. Zug 1315 verkehrte nur bis Lodygowice. Mit Zug 1372 Verkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Preussen. (Privilegium wegen Ausgabe von 300.000 Mark vierpercentiger Anleihescheine der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahn-Gesellschaft.) Laut dieses vom 10. Juli datirten, im „D. R.-A." publicirten Privilegiums wird der genannten Eisenbahn-Gesellschaft zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen, sowie zur Vermehrung und Ergänzung der Betriebsmittel die Aufnahme einer vierpercentigen Anleihe von 300.000 Mk. durch Ausgabe von auf den Inhaber lautenden Anleihescheinen à 500 Mk. gestattet. Die Zinsen werden halbjährig vom 1. April und 1. October jedes Jahres ab ausbezahlt. Die Anleihescheine unterliegen vom Jahre 1898 der Tilgung im Wege der Auslosung.

— (Einführung des Vollbetriebes auf der Bahnstrecke Barmen—Wichlinghausen—Hattingen.) Mit 1. Juli wurde auf der Bahnstrecke Barmen—Wichlinghausen—Hattingen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld der Vollbetrieb eingeführt.

Schweiz. (Umrechnung der österr. Gulden- in Frankenwährung.) Das Werthverhältniss der österr. Gulden- zur Frankenwährung für die österr.-schweizerischen Grenzstationen ist ab 25. Juli bis auf Weiteres 1 Gulden = 2·0122 Franken festgesetzt worden.

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Verkehrsstatistik pro 1892 rücksichtlich der vom Reiche subventionirten Dampferlinien.) Der Verkehr auf den vom Reiche subventionirten Dampferlinien gestaltete sich nach der amtlichen Statistik im Jahre 1892, wie folgt:

I. Linien des Norddeutschen Lloyd nach Ostasien und Australien.

Der Gesammtverkehr beider Linien auf der Ausreise und Heimreise zusammengenommen belief sich auf 69.532 t (zu 1000 kg) im Werthe von 94.430.000 Mk. gegen 71.242 t im Werthe von 89,706.000 Mk. im Jahre 1891. Hievon entfielen auf die Ausreise 28.997 t im Werthe von 34,172.000 Mk. (gegen 30.023 t im Werthe von 39,473.000 Mk. im Jahre 1891), auf die Heimreise 40.535 t im Werthe von 60,258.000 Mk. (gegen 41.299 t im Werthe von 50,233.000 Mk. im Jahre 1891).

Beinahe die Hälfte der ausgehenden Güter, nämlich 48 pCt. des Gesammtwerthes der Einladungen in den europäischen Häfen und Port Said wurde in Bremerhaven geladen, 32·2 pCt. wurden in Antwerpen, 7·7 pCt. in Southampton, 12 pCt. in Genua aufgenommen. Gelöscht wurden auf der Heimreise in Genua 18·9 pCt., in Southampton 18·5 pCt., in Antwerpen 24·7 pCt., in Bremerhaven 36·1 pCt. vom Gesammtwerthe.

Die hauptsächlichsten Frachtgegenstände bildeten wie bisher auf der Ausreise: Manufactur- und Wollwaaren, Farbwaaren, Eisen- und Stahlwaaren, namentlich Nadeln, Cigarren, Bier; auf der Heimreise: Wolle, Häute, Felle und Pelze, Rohseide, Edelmetalle, sonstige Metalle (Zinn, Blei, Silberblei, Kupfer), Tabak, Galläpfel, Thee, Kaffee, Curiositäten.

Deutscher Herkunft waren von den auf der Ausreise beförderten Gütern 18.877 t im Werthe von 20,691.000 Mk., d. h. 65·1 pCt. des Gesammtgewichtes und 60·5 pCt. des Gesammtwerthes der ausgehenden Waaren. Von den auf der Heimreise beförderten Gütern waren 17.975 t im Werthe von 17,864.000 Mk., d. h. 44·3 pCt. des Gesammtgewichtes und 29·6 pCt. des Gesammtwerthes für Deutschland bestimmt.

Die ostasiatische Linie nahm an der Beförderung auf der Aus- und Heimreise zusammengenommen mit 38.102 t im Werthe von 63.153.000 Mk. (gegen 38.249 t im Werthe von 57,469.000 Mk. im Jahre 1891) theil. Auf die Ausreise entfielen hievon 16.304 t im Werthe von 21,961.000 Mark, darunter 11.951 t im Werthe von 13,951.000 Mk., also 73·3 pCt. des Gesammtgewichtes und 63·5 pCt. des Gesammtwerthes deutscher Herkunft. Von den auf der Heimreise beförderten 21.798 t im Werthe von 41,192.000 Mk. waren 9530 t im Werthe von 10,428.000 Mk., d. h. 43·7 pCt. des Gesammtgewichtes und 25·3 pCt. des Gesammtwerthes für Deutschland bestimmt.

Der Antheil der australischen Linie an der Gesammtbeförderung betrug 31.430 t im Werthe von 31,277.000 Mk. (gegen 32.993 t im Werthe von 32,237.000 Mk. im Jahre 1891). Hievon entfielen auf die Ausreise 12·693 t im Werthe von 12,211.000 Mk., darunter 6926 t im Werthe von 6,740.000 Mk., also 54·6 pCt. des Gesammtgewichtes und 55·2 pCt. des Gesammtwerthes deutscher Herkunft. Von den auf der Heimreise beförderten 18.737 t im Werthe von 19,066.000 Mk. waren 8445 t im Werthe von 7,436.000 Mk., d. h. 45·1 pCt. des Gesammtgewichtes und 39 pCt. des Gesammtwerthes für Deutschland bestimmt.

Der Personenverkehr gestaltete sich, wie folgt:

Ostasiatische Linie.

	1892				1891			
	Classe			Zusammen Classe	Classe			Zusammen Classe
	I.	II.	III.	I.—III.	I.	II.	III.	I.—III.
Ausreise	560	370	3597	4527	496	395	3265	4156
Heimreise	568	385	900	1853	641	429	1179	2249
Zusammen	1128	755	4497	6380	1137	824	4444	6405

Australische Linie.

Ausreise	267	298	1828	2393	454	438	2316	3208
Heimreise	254	306	2046	2606	295	394	1980	2669
Zusammen	521	604	3874	4999	749	832	4296	5877

II. Deutsche Ostafrika-Linie.

Während im Jahre 1891 wegen des erst im März eingetretenen Beginnes der regelmässigen Fahrten nur 12 Ausreisen und 10 Heimreisen stattgefunden hatten, umfassen die nach-

folgenden Zahlen für das Jahr 1892 je 13 Aus- und Heimreisen. Auf der Ausreise ist, statt wie im Vorjahre Rotterdam, Amsterdam angelaufen; die Reisen sind über Delagoabay hinaus bis nach Durban (Natal) erstreckt worden.

Es wurden auf der Ausreise und Heimreise zusammengenommen befördert 23.657 t im Werthe von 17,017.000 Mk. (gegen 21.740 t im Werthe von 12,897.000 Mk. im Jahre 1891). Davon entfielen auf die Ausreise 10.745 t im Werthe von 7,217.000 Mk. (gegen 11.217 t im Werthe von 7,316.000 Mk. im Jahre 1891), auf die Heimreise 12.912 t im Werthe von 9,800.000 Mk. (gegen 10.523 t im Werthe von 5,581.000 Mk. im Jahre 1891).

Der grösste Theil der ausgehenden Güter, nämlich 67·8 pCt. vom Gesammtwerthe der Einladungen in europäischen Häfen, wurde in Hamburg geladen, 23·7 pCt. wurden in Amsterdam, 5·6 pCt. in Lissabon, 2·9 pCt. in Neapel aufgenommen. Gelöscht wurden auf der Heimreise in Neapel 1·6 pCt., in Lissabon 0·4 pCt., in Rotterdam 27·7 pCt., in Hamburg 70.3 pCt. vom Gesammtwerthe.

Die hauptsächlichsten Frachtgegenstände bildeten auf der Ausreise: Manufacturwaaren, Baumwollwaaren, Verzehrungsgegenstände, insbesondere Bier und Wein, Eisen- und Stahlwaaren, Waffen und Munition, Baumaterial, Münzen; auf der Heimreise: Kaffee, Kautschuk, Gewürznelken, Erdnüsse, Sesamsaat, Elfenbein, Wolle, Hanf, Häute und Felle.

Von den ausgehenden 10.745 t im Werthe von 7,217.000 Mark waren 6781 t im Werthe von 3,661.000 Mk., d. i. 63·1 pCt. des Gesammtgewichtes und 50·7 pCt. des Gesammtwerthes deutscher Herkunft. Von den auf der Heimreise beförderten 12.912 t im Werthe von 9,800.000 Mk. waren 7304 t im Werthe von 4,522.000 Mk., also 56·6 pCt. des Gesammtgewichtes und 46·1 pCt. des Gesammtwerthes für Deutschland bestimmt.

Der Personenverkehr gestaltete sich, wie folgt:

	1892				1891			
	Classe			Zusammen Classe	Classe			Zusammen Classe
	I.	II.	III.	I.—III.	I.	II.	III.	I.—III.
Ausreise . .	388	245	392	1025	310	169	317	796
Heimreise . .	386	197	474	1057	158	105	384	647
Zusammen .	774	442	866	2082	468	274	701	1443

Nordamerika. (Barkschiff „Roanoke“.) Das grösste hölzerne Segelschiff der Welt ist, wie „Le Yacht“ berichtet, das viermastige Barkschiff „Roanoke“, das in Bath (Vereinigte Staaten von Nordamerika) vom Stapel lief. Dasselbe besitzt die Totallänge von 100·88 m, die Kiellänge von 94·79 m, die Breite von 15 m und den Tiefgang von 8·23 m bei voller Ladung. Die vorderen drei Masten sind von ungefähr gleichen Ausmassen und führen Skei-, Oberbram-, Bram-, Obermars-, Untermars- und Untersegel, wogegen der Kreuzmast nur mit Besahn- und Gaffelstoppsegel versehen ist. Zwischen den genannten vier Masten sind überdies sechs Stagsegel, ein Stagfock und vier Klüver angebracht. Von den einzelnen Toppen erheben sich über Deck: der Grosstopp 60·95 m, der Topp des Fock-Untermastes 27·73 m, die Toppen der beiden Gross-Untermasten 28·04 m und jene des Kreuzmastes 29·87 m.. Die Stangen besitzen folgende Längen: Marsstangen 17·07 m, Kreuzstange 25 m, Bramstangen 20·73 m. Die Längen der verschiedenen Raaen betragen: Unterraaen 28·95 m, Untermarsraaen 26·82, Obermarsraaen 23·80 m, Bramraaen 20·12 m, Oberbramraaen 16·76 m, Skeisegelraaen 13·40 m. Das mit 40 Köpfen bemannte Schiff ist unlängst mit einer Ladung von 5000 t von New-York nach S. Francisco abgesegelt. Der „Roanoke“ ist der fünfte in den Vereinigten Staaten von Nordamerika gebaute Viermaster. Von den früheren Schiffen dieser Gattung wurden vom Stapel gelassen: Im Jahre 1874 zu Boston der „Ocean King“, der „Rappahannock“, welcher im Jahre 1891 in See verbrannte, der „Susquehannah“ und der „Shenandoah“, die in Bath gebaut wurden. Trotzdem das Segelareal des „Roanoke“ 16·700 m² beträgt, ist doch nicht anzunehmen, dass er die einstigen Klipper, wie beispielsweise den „Northern Light“ an Schnelligkeit übertreffen werde, der die Reise von New-York nach S. Francisco in 72 Tagen zurücklegte. Der „Roanoke“ wird wahrscheinlich das letzte Holzschiff dieser Grösse sein, welches in Amerika gebaut worden ist, weil derlei Constructionen immer mehr ausser Brauch kommen und die Werften für den Eisenschiffbau eingerichtet werden.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 14. bis zum 20. August.)

Adriatischer Dienst.

15. August, 11 Uhr Nachts: Dampfer „Massimiliano“, Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

16. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

17. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina“, Capitän F. Goll, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

„ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Trieste“, Capitän A. Calabrese, nach Venedig.

18. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste“, Capitän E. Radeglia, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

19. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Trieste“, Capitän A. Calabrese, nach Venedig.

„ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Massimiliano“, Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

20. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“, Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

15. August, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Ettore“, Capitän E. Mazzarevich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Vathy, Cesmè und Khios.

16. „ um ¼4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Leda“, Capitän P. Berberovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.

17. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Espero“, Capitän F. D' Este, nach Alexandrien, Syrien, Karamanien, Smyrna und Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Port Said, Jaffa, Caiffa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus.

18. „ zu Mittag: Dampfer „Euterpe“, Capitän B. Vidos, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

19. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Saturno“, Capitän A. Mitis, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. August, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Maria Valerie“, Capitän G. Costanzo, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 1. August bei der Firma:

„K. k. priv. Mährische Grenzbahn“

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in den Generalversammlungen vom 23. Mai 1882 und vom 12. Mai 1883 beschlossenen, vom k. k. Ministerium des Innern nunmehr genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet, denen zufolge der Verwaltungsrath aus vier bis sechs Mitgliedern besteht.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CV. Stückes.) Das am 7. August herausgegebene CV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2293: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 3. August 1893, Z. 7200, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Roveredo, Cles, Landeck, Bregenz, Feldkirch und Bludenz in Tirol-Vorarlberg nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 2294: Bekanntmachung des kgl. preuss. Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 1. August 1893, Z. 853, betreffend die Gestattung der Einfuhr lebender Schweine aus Biala und Steinbruch in verschiedene Städte des Deutschen Reiches.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einführung eines temporären Ausnahmetarifes.

Mit 1. September 1893 bis auf Widerruf tritt ein temporärer Ausnahmetarif für die Beförderung von Futtermittel im Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehre in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 10 kr. gleich 17 Markpfennigen pro Exemplar zu beziehen.

Wien, am 12. August 1893. [658]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - Ungarischer Verband.

Druckfehler-Berichtigung.

Der im Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 1 (giltig ab 1. April 1887), auf Seite 106 rücksichtlich der Relation Eperjes-Ziegenhals enthaltene Frachtsatz der Classe A I, wird mit Giltigkeit ab 1. September 1893 von 2·09 Mk. auf 2·69 Mk. berichtigt.

Budapest, am 4. August 1893. [659]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (einschliesslich der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen) und der Eperjes-Bartfelder Localbahn.

Neuer Tarif.

Am 1. September 1893 tritt für den obbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif sammt Antheilstabelle in Kraft, durch welchen die ab 1. Juni 1892 für den gleichen Verkehr giltige Fahrpreis- und Antheilstabelle ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare dieser Tarif- und Antheilstabelle sind bei den Directionen der betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Budapest, am 11. August 1893. [660]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Seidenberg, Liebau, Mittelwalde und Ziegenhals.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. October 1893 tritt im rubricirten Personen-Verkehr ein neuer Tarif in Kraft, mit welchem der gleichnamige Tarif vom 1. Juli, bezw. 1. August 1891 nebst Nachtrag I aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält directe Fahrpreise für einfache und Hin- und Rückfahrkarten, sowie Gepäcksfrachtsätze im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Eisenbahn-Directionen Berlin und Breslau einerseits und Stationen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, der Direction der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der Direction der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten österr. Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 50 Pfg. gleich 30 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 10. August 1893. [661]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Eröffnung der Station „Luschtenitz“ für den Gesammtverkehr.

Am 1. September 1893 wird die zwischen den Stationen Wlkawa und Dobrowitz gelegene Station „Luschtenitz“ nunmehr für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 11. August 1893. [662]

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. September 1893 kommt ein Nachtrag III zu dem vom 1. November 1892 giltigen Verbands-Gütertarife und ein Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarifhefte „Ermässigte Frachtsätze“ zur Einführung. Durch diese Nachträge wird die bereits im Verordnungs-Blatte Nr. 83 vom 20. Juli 1893 auf Seite 1357 unter der fortlaufenden Nummer 610 verlautbarte Aufhebung von Ausnahmetarifen und Ausnahme-Frachtsätzen für den Transport von Heu, Stroh und Häcksel im Tarifwege durchgeführt.

Exemplare dieser Tarifnachträge III/I können zum Preise von je 10 h pro Stück bei den betheiligten Verwaltungen, bei der Personencassa 5 für Rundreisebillete am Wiener Südbahnhofe und durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Wien, am 12. August 1893. [663]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Hannover. (Ausnahmetarif für Torfstreu und Futtermittel im Hannover-Bayerischen Verbands-Verkehre.) Der Ausnahmetarif für Torfstreu, Torfmull und Futtermittel (vom 26. Juni 1893) kommt vom 1. August ab im Hannover-Bayerischen Verbands-Verkehre unter Ausserachtlassung der im Verbands-Gütertarife für die betreffenden bayerischen Stationen enthaltenen Vicinal- und Localbahn-Zuschläge allgemein zur Anwendung. Ausgeschlossen bleibt indess der Verkehr der auf ausserdeutschem Gebiet gelegenen Stationen nach Massgabe des Ausfuhrverbotes für Heu, frische und getrocknete Futterkräuter, Stroh und Häcksel, sowie der Verkehr mit Stationen der Farge-Vegesacker Eisenbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1602	Mährisch-schlesischen Centralbahn		Futter- und Streuartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee, Futterrüben, Rübenschnitze, Rübenabfälle (Presslinge), Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Träbern, Trestern, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Torf- und Waldstreu, ferner Düngemittel der Position D—15 der Güter-Classification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893, sowie Futtersamen	Rücksichtlich der Strecken der Mährisch-schlesischen Centralbahn		Aufgabe der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Aufgeber, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendungen nach österreichischen Empfangsstationen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarife		13 kr. pro Wagen und 1 Kilometer (inclusive Manipulations-Gebühr)		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizulegen. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens Ende Februar 1894 zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Für Sendungen auf kürzere Strecken als 8 Kilometer werden die nebenbezifferten Einheitssätze stets für 8 Kilometer berechnet

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikel, Düngemittel und Futtersamen:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Vorangegebenes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . (L.S.)

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . (L.S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1603	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Bahnen	Verschiedene Artikel	Verschiedenen Stationen	Schönpriesen-Umschlag, Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai, sowie vice versa	Bei Erfüllung der für die Annahmetarife im Rückvergütungswege giltigen Bestimmungen	1. September 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. September 1893				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Elbeumschlags-Tarife für Ungarn vom 1. September 1893 im Abschnitte „Ansnahmetarife im Rückvergütungswege“ bezeichneten Documente	Die vollständigen auf dies Zugeständniss bezughabenden Tariftabellen sind in dem mit 1. September 1893 zur Einführung kommenden Elbeumschlags-Tarif für Ungarn enthalten
1604	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Oesterr. Nordwestbahn	Steine der Classe B und C	P o l i t z	Wien St.E.G., K.F.N.B. und Oe.N.W.B. Marchegg transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Anfrechthaltung der für die Classe B, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. jedoch bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahn-Verbandtarif	V e r s c h i e d e n	56·5 kr.	52·7 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien zu bssorgen
1605	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Braunkohle	Brüx A.T.E. Dux A.T.E. Triebschitz	Steyr-Garsten	Einhaltung der für Koble giltigen Tarifbestimmungen	Vom 20. August bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Besteht kein directer Tarif		kr. 50·0 50·0 51·0		Im Kartirungswege		
1606	**Südbahn-Gesellschaft**		Schwefelkies	Triest S.B. und Fiume	Liesing	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	150 Heller	138 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Vrdgs.-Blatte Nr. 44 vom 18. April l. J., snb fortl. Nr. 910, publicirte Begünstigung gegenstandslos
1607	**K.F.N.B.**	Eisenbahn Wien-Aspang	Zuckerrüben und Rübenschnitze	Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 86 ex 1893, sub Position 1521 von und nach Maria-Lanzendorf, Biedermannsdorf, Traiskirchen und Truman publicirten Frachtsätze gelten rücksichtlich der Strecken der Eisenbahn Wien-Aspang nur bei Erfüllung der in dem Zugeständnisse dieser Verwaltung laut Verordnungs-Blatt Nr. 73 ex 1893, snb Position 1356, angeführten Bedingungen.											

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des auf sämmtlichen Linien der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen pro 1894 erforderlichen Bedarfes an nachbenannten **Holzmaterialien** wird, getrennt nach den nachstehend angeführten Dienststellen und durch dieselben, im Offertwege vergeben, und zwar:

Benanntlich	Maass-Einheit	K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction									K.k. Verkehrsleitung M.-Schönberg
		Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Lemberg	Krakau	
		Ausgeschriebenes Quantum									
Brückenhölzer (Eichen und Lärchen)	m³	225	240	232	446	16	235	90	200	845	51
„ (Tannen, Fichten und Kiefer)	m³	13	.	.	.	.	856	143	.	.	.
Extrahölzer (Eichen und Lärchen)	m³	323	96	92	307	105	120	186	500	791	125
„ (Kiefer)	m³	.	.	.	.	.	61	275	.	.	.
Hartes Schnittholz für den Wagenbau	m³	239	80	40	380	8	175	210	683	280	35
Weiches „ „ „ „	m³	107	504	450	586	37	775	1.320	2.179	892	520
„ „ „ Bahnerhaltungszwecke	m³	191	255	532	.	35	389	536	1.500	1.552	47
Bretter und Pfosten aus diversen Laubhölzern (Ahorn, Esche, Linde etc.)	m³	24	11	2	.	5	35	10	350	.	10
Bezimmertes hartes Bauholz	m³	.	.	.	.	4	.	.	250	.	.
„ weiches „	m³	.	.	.	.	12	.	734	400	500	18
Weiches Rundholz	m³	.	.	.	.	.	348	62	.	48	30
Stämme aus Eichen und anderen Holzarten	Stk	30	.	30	120	10	110	1.090	300	16	.
Geschnittene, weiche Latten	Rm	.	.	.	.	2	48	21	.	65	.
Waldlatten	m	.	.	130.000	.	16.400	7.000	58.070	150.000	123900	1.200
Stangen von weichem Holze	Stk	.	.	.	.	250	1.128	230	.	.	.
Scheiter und Prügelholz	Rm	.	.	3.000	.	70	.	.	.	18400	1.000
Säumling- (Schwarten) Holz	Rm	11.000	10.000	5.000	6.000	1.500	12.000	3.000	.	.	800
Holzkohle aus weichem und hartem Holze	hl	4.250	12.600	7.000	15.000	500	3.500	4.000	15.000	6000	450

Ausserdem gelangt auch noch die Lieferung des gesammten pro 1894 bei den vorgenannten Dienststellen erforderlichen Bedarfes an **Oberbauschwellen** aus Eichen-, Lärchen-, Buchen- oder Föhrenholz, ferner des Bedarfes an **diversen Holzwaaren**, wie: Unbeschlagene Hebebäume, Beisser, Dachschindeln, Pflöcke, Werkzeugstiele und Hefte, Rechen, Schiebtruhen, Schneeschaufeln etc., zur Vergebung.

Die Ablieferung der Brücken- und Extrahölzer hat spätestens im April zu beginnen und muss mit Ende Juni 1894 beendet sein, jene der Oberbauschwellen hat in der Zeit von März bis Ende December 1894 zu erfolgen. Alle übrigen Holzmaterialien sind den Bestimmungen der speciellen Bedingnisse und sonstigen Vereinbarungen entsprechend beizustellen.

Die auf diese Lieferungen bezughabenden Offertformularien und Detailausweise über die benöthigten Gattungen, Mengen und Dimensionen, sowie die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse können bei jeder der genannten Dienststellen eingesehen, behoben, oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden, woselbst auch nähere Auskünfte über die Modalitäten der Lieferung ertheilt werden.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze Bedarfsquantum einer der genannten Dienststellen, oder auch nur auf Theile desselben erstrecken.

Die in allen ihren Theilen vollständig ausgefüllten Offertformularien sind (sammt den Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen) unter Beischluss der unterfertigten Detailausweise längstens **bis 10. September d. J., Mittags 12 Uhr,** versiegelt, bei derjenigen Dienststelle einzubringen, auf deren Bedarf sich das Offert bezieht.

Hiebei sind die Offerten, getrennt nach den in den besonderen Ausschreibungs-Inseraten der obbezeichneten Dienststellen angegebenen Gruppen und unter Couverten, welche mit den vorgeschriebenen Aufschriften zu versehen sind, einzubringen.

Die Preise sind franco einer bestimmten Station oder mehrerer namentlich anzuführender Stationen der im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehenden Linien, inclusive aller Spesen zu notiren.

Jede Offerte muss die ausdrückliche Erklärung enthalten, dass dem Offerenten die „Allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen", sowie die das offerirte Materiale betreffenden „Speciellen Bedingnisse" vollkommen bekannt sind, und dass er sich denselben unterwirft.

Den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, bezw. der k. k. Eisenbahn-Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums, oder nur eines Theiles desselben, zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Verlautbarung dieser Lieferungs-Ausschreibung erfolgt gleichzeitig auch Seitens der obgenannten Dienststellen für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern.

Wien, am 15. August 1893.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 95. Wien, 17. August 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 4. August 1893, Z. 40.701, betreffend die Abänderung einiger Bestimmungen der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 8. Juli 1869, R.-G.-Bl. Nr. 136, für die Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 28. Juli 1893 sind die Bestimmungen in den §§ 13, 16 und 17 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 8. Juli 1869, R.-G.-Bl. Nr. 136, für die Leoben-Vordernberger Eisenbahn in nachstehender Weise abgeändert worden:

I.

Die Bestimmungen im § 13, Absatz 2 und Absatz 3, der bezeichneten Allerhöchsten Concessions-Urkunde werden ausser Kraft gesetzt.

II.

An Stelle der Bestimmungen in den §§ 16 und 17 dieser Allerhöchsten Concessions-Urkunde treten folgende Anordnungen:

§ 16.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, die concessionirte Bahn vom 8. Juli 1899 angefangen jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritäts-Obligationen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur 5percentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Gesellschaft während der noch übrigen Concessionsdauer die zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung derselben zu den planmässig festgesetzten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw. insoferne der im Absatze 2 vorgesehene Fall eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich der von der Gesellschaft etwa angeschafften Fahrbetriebsmittel und Materialvorräthe, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 17.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich der von der Gesellschaft etwa angeschafften Fahrbetriebsmittel und Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 16, Z. 4, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 16) behält die Gesellschaft das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefondes und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Gesellschaft von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

Anmerkung. Die Erläuterungen, respective Ergänzungen zu den vorstehenden Abänderungen der gedachten Allerhöchsten Concessions-Urkunde sind in dem mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 4. August 1893, Z. 40.701, genehmigten Protokolle vom 20. Juni 1893 enthalten.

Baequehem m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 9. August 1893, Z. 42.058, an sämmtliche österreichischen Eisenbahnverwaltungen, betreffend Massnahmen zur Verhinderung der Verschleppung der Cholera.

(Ein gleicher Erlass erging auch an die Binnenschiffahrts-Unternehmungen.)

Die zunehmende Verbreitung, welche laut einer Mittheilung des k. k. Ministeriums des Innern vom 6. August l. J., Z. 19.299, die Cholera in mehreren benachbarten Staatsgebieten nahe der Reichsgrenze nimmt, rückt bei dem in der gegenwärtigen Jahreszeit lebhaften Reiseverkehr und der anlässlich der Ernte- und Bausaison gesteigerten Bewegung der Feld- und Bauarbeiter die Gefahr nahe, dass an verschiedenen Orten plötzlich vereinzelte eingeschleppte Cholerafälle auftauchen, deren sofortige Eruirung und Erstickung bis in die ersten Anfänge allen betheiligten Factoren zur unbedingten Pflicht gemacht werden muss.

Das k. k. Ministerium des Innern hat demgemäss mit dem an alle politischen Landesstellen ergangenen und auch anher mitgetheilten Erlasse vom gleichen Datum die allseitige Bereitschaft für die Entfaltung einer wirksamen Bekämpfungsaction im Falle der Choleraeinschleppung angeordnet.

In Ausführung der von dem genannten Ministerium zu obigem Zwecke in Anspruch genommenen Cooperation der dem h. o. Ressort unterstehenden Behörden und Verkehrsanstalten werden der geehrten Verwaltung die bei Eintritt der Choleragefahr im Vorjahre im Bereiche des h. o. Ressorts getroffenen Verfügungen prophylaktischer Natur in Erinnerung gebracht und wird die geehrte Verwaltnng mit Bezugnahme auf den h. a. Erlass vom 2. August 1886, Z. 28.856, C.-Bl. Nr. 94, betreffend das Verhalten der Eisenbahnbediensteten bei Choleraerkrankungs- und Todesfällen, angewiesen, namentlich auf die genaueste Beobachtung der Anzeigepflicht choleraverdächtiger Erkrankungen, die genaueste Beobachtung der hygienischen und sanitätspolizeilichen Vorschriften in Bezug auf die für den allgemeinen Verkehr bestimmten Localitäten und die zum Personenverkehre dienenden Fahrbetriebsmittel, sowie in Bezug auf die sorgfältige Ueberwachung des Personenverkehres, insbesondere bezüglich der Beförderung von Infectionskranken, dann die willfährige Unterstützung der politischen Behörden bei Durchführung von Vorkehrungen aus Anlass der Choleragefahr und die Bereithaltung von Desinfectionsmittelvorräthen, das strengste Augenmerk zu richten.

Gleichzeitig wolle die geehrte Verwaltung im dortseitigen Dienstverhältnisse stehenden Sanitätsorganen die Verpflichtung zur Wahrnehmung der hygienischen und sanitätspolizeilichen Interessen der Reisenden in nachdrückliche Erinnerung bringen.

Die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen wird angewiesen, dem Zustande der für den Personenverkehr bestimmten Bahnhofsräume, Fahrbetriebsmittel etc. erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Wien, am 9. August 1893.

Für den k. k. Handelsminister:

Wittek m. p.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Fortsetzung der projectirten Dampftrambahn von Graz über Unter-Andritz nach Strassengel und Judendorf, und zwar von Unter-Andritz über Ober-Andritz, Neustift und Rinegg nach Radegund, sowie für eine Drahtseilbahn, eventuell Zahnradbahn, von Radegund auf den Schöckel.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Dr. Ludwig Messek, Hof- und Gerichtsadvocaten in Graz, im Vereine mit Johann Dettelbach, Kaufmann in Graz, mit dem Erlasse vom 5. December 1892, Z. 57.186 (Verordnungs-Blatt Nr. 146 vom 20. December 1892), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Fortsetzung der von denselben projectirten Dampftrambahn von Graz über Unter-Andritz nach Strassengel und Judendorf, und zwar für eine Trambahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe von Unter-Andritz über Ober-Andritz, Neustift und Rinegg nach Radegund, sowie für eine Drahtseilbahn, eventuell Zahnradbahn, von Radegund auf den Schöckel, auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 12. Juli 1893. Z. 36.405.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Cie. (Theilweiser Umbau der Strecke Wien Schönbrunner Linie—Mödling und Gaudenzdorf—Hietzing: Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der am 3. und 27. Jänner abgehaltenen Trassenrevisions-Verhandlungen wurde dem von der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Cie. vorgelegten generellen Projecte für den Umbau der Strecke Wien Schönbrunner Linie—Mödling, bezw. für die als ein Bestandtheil der Wienthal-Linie der Wiener Stadtbahn auszuführende Fortsetzung der Dampftrambahn Gaudenzdorf-Hietzing die Genehmigung ertheilt. [22. Juli, Z. 32.414.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Localbahn Krasna-Rožnau: Staatliche Collaudirung.) Am 13. Juni fand die staatliche Collaudirung bezüglich der Wasserstationsanlagen und Fahrbetriebsmittel der Localbahn Krasna-Rožnau statt; das Resultat der Amtshandlung war ein anstandsloses. [14. Juli, Z. 36.264.]

Steyrthalbahn. (Linien Steyr-Garsten—Agonitz und Pergern—Bad Hall: Staatliche Collaudirung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 25. bezw. am 27. October 1892 durchgeführten staatlichen Collaudirung der baulichen Anlagen der Linien Steyr-Garsten—Agonitz und Pergern—Bad Hall wurde zu den vorgenommenen, in den örtlichen Verhältnissen gelegenen Aenderungen an dem seinerzeit genehmigten Projecte die nachträgliche Zustimmung ertheilt. [11. Juli, Z. 31.660.]

— (Nichtherstellung der Haltestelle Grünburg.) Von dem Projecte für die Errichtung einer Haltestelle Grünburg in km 19·8/9 der Linie Steyr—Agonitz wurde Umgang genommen. [26. Juli, Z. 31.645.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Vlarapass: Strassenbrückenwaage in der Station Boikowitz.) In der Station Boikowitz wird für Zwecke der Ungar.-Hradischer Zuckerfabrik eine Strassenbrückenwaage aufgestellt. [25. Juli, Z. 31.238.]

Eisenbahn Wien — Aspang. (Weichenanlage in Sollenau.) Der Plan für eine in der Station Sollenau einzulegende Kreuzweiche wurde genehmigt. [8. Juli, Z. 35.478.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Transport explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen. (Interpretation des § 26 der Verordnung, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen rücksichtlich der Beschaffenheit der Sicherheitswagen.) Eine Bahnverwaltung hat die Bestimmung des § 26 der Verordnung vom 1. Juli 1880, R.-G.-Bl. Nr. 79, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, welche auch wörtlich in die mit 1. September in Kraft tretende neue Verordnung vom 1. August d. J., R.-G.-Bl. Nr. 126, Aufnahme gefunden hat, dahin aufgefasst, dass die drei Wagen, welche hinter den mit explosiven Güteru beladenen Eisenbahnwagen als Sicherheitswagen folgen sollen, gedeckte Güterwagen sein müssen. Das Handelsministerium hat die Bahnverwaltung dahin verständigt, dass im Sinne dieses § 26 nur soferne beladene Wagen als Schutzwagen benützt werden, dieselben jedoch lediglich zum Schutze der darin verladenen Güter gedeckt sein müssen, was aber keinesfalls ausschliesst, dass auch leere offene Wagen zu diesem Zwecke verwendet werden können. [10. Juli, Z. 22.833.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien):

14. August. Auf der Linie St. Pölten—Tulln wurde mit Zug 3338 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

(Eisenbahn Betriebs-Direction Lemberg):

14. August. In der Strecke Chyrów—Neu-Zagórz wurde in Folge Bahnbeschädigung der Lastzugsverkehr eingestellt. Personen- und Gepäcksverkehr wird mittelst Umsteigen, bezw. Uebertragen zwischen Ustrzyki und Krościeńko aufrecht erhalten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.) Der Bundesrath ertheilte in der am 22. Juli abgehaltenen Plenarsitzung dem Antrage des Reichskanzlers wegen Ergänzung und Abänderung der Bestimmungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in Bezug auf die Beförderung von Abfallschwefelsäure, verdichteten Gasen und Chlormethyl die Zustimmung.

Preussen. (Bildung einer Baugenossenschaft für Eisenbahnbedienstete.) Das kgl. Eisenbahn-Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) zu Berlin hat, wie die „Z. d. V. D. E.-V." berichtet, die Bildung einer Baugenossenschaft der Unterbeamten und Arbeiter seines Bezirkes beschlossen. Von jedem der Genossenschaft als Mitglied beitretenden Stadt- und Ringbahn-Angestellten soll als Eintrittsgeld 1 Mk. und ein wöchentlicher Beitrag von 30 Pfg. erhoben werden, bis für jedes Mitglied ein Capital von 300 Mk. vorhanden ist. Die zu erbauenden Häuser sollen je 4 Wohnungen enthalten; der Preis der Letzteren soll sich stellen: für eine Wohnung von 1 Stube (18·04 m²), Kammer und Küche nebst Stall auf 180 Mk., von 2 Stuben (je 18·05 m²) mit Kammer, Küche und Stall auf 270 Mk. für das Jahr. Für jede Wohnung soll ein kleiner Garten angelegt werden. Die zur Errichtung der Häuser erforderlichen Baugelände sollen bei Rummelsburg und Westend schon gesichert sein. Die benöthigten Capitalien sollen zu 3·5% dem Invalidenfonds entlehnt werden. Zur schnellen und bequemen Erreichung dieser ihrer Heimwesen werden dann für die Bewohner der neuen Colonien an der Ringbahn besondere Haltestellen angelegt werden.

— (Vorschriften im Interesse der öffentlichen Gesundheitspflege.) Nachdem in Folge neuerer Forschungen sowohl die sogenannte rohe Carbolsäure wegen ihres wechselnden Gehaltes an wirksamen Stoffen, wie der mit roher Carbolsäure hergestellte carbolsaure Kalk zu Desinfectionszwecken amtlicherseits nicht mehr empfohlen wird, hat das kgl. preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten die im Gegenstande früher gegebenen Vorschriften aufgehoben und durch die nachstehende Weisung ersetzt: Die Bedürfnissanstalten auf den Bahnhöfen und in den Zügen sind sorgfältig reinzuhalten. Von Zeit zu Zeit sind dieselben einer Desinfection zu unterwerfen, wobei nach den Grundsätzen für die Einrichtung des Eisenbahnverkehres in Cholerazeiten zu verfahren ist. Zur Beseitigung des üblen Geruches in den Bedürfnissanstalten können nach Bedarf in der Praxis bewährte geeignete Mittel verwendet werden. Die vorhandenen Bestände an Carbolsäure und carbolsaurem Kalk sind aufzubrauchen, jedoch bei der Reinigung und Desinfection der Bedürfnissanstalten in den Zügen nicht zur Anwendung zu bringen.

Italien. (Localbahn Mondovi-Villanova-Mondovi.) Der Concessionär der Eisenbahn Fossano-Mondovi hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten das Executivproject für eine Localbahn Mondovi-Villanova-Mondovi mit Abzweigung zu den grossen Schottergruben von Villanova vorgelegt. Gleichzeitig hat derselbe um die Concession zum Baue und Betriebe dieser Linie bei Gewährung einer Staatssubvention von jährlich 3000 Lire auf die Dauer von 70 Jahren angesucht. Die Länge der Linie sammt Abzweigung beträgt 8194·95 m. Die Linie hat lediglich die drei Stationen: Mondovi, Villanova und Cave (Schottergruben) und vier Haltestellen: Mondovi Succursale, Baila, Bongiovanni und Frabosa-Bossea. Das rollende Materiale besteht aus: 4 amerikanischen Wagen II. Classe, 2 gemischten I. und II. Classe-Wagen und 2 Tenderlocomotiven mit 3 gekuppelten Achsen. Die Kosten werden 484.000 L. betragen, wovon 147.000 L. auf das rollende Materiale entfallen.

— (Eisenbahn Reggio Emilia.) Die Eisenbahn Reggio Emilia ist in Folge eines stattgehabten Uebereinkommens in den Gemeinschaftsverkehr mit den Eisenbahnen Nord Milano und Santhia-Biella getreten.

— (Dampftramway Parma-Fontanellato.) Am 11. Juli hat die Eröffnung der Dampftramway Parma-Fontanellato stattgefunden. Diese Linie ist 18 km lang. Die Provinz Parma hat nunmehr ein Dampftramwaynetz von über 100 km Länge.

— (Verein der italienischen Localbahnen.) Zum Vorstande dieses Vereines wurde neuerdings der Ingenieur Cavaliere Campiglio, zum Secretär der Ingenieur Carl Thonet gewählt. Gleichzeitig wurde eine Commission behufs Errichtung eines Pensionsinstitutes für die Bediensteten, ähnlich jenem des Tramway-Vereines, eingesetzt.

— (Cumulativdienst zwischen dem Continent und der Insel Elba.) Die Verwaltung der Mittelmeerbahn hat im Einvernehmen mit jener der Ferrovie Meridionali der Regierung einen Antrag auf Einführung eines maritimen und Eisenbahn-Gemeinschaftsdienstes für Eil- und Frachtgut zwischen Piombino und der Insel Elba gestellt.

— (Sicilische Eisenbahnen: Wagentype Pullman.) Die Verwaltung der sicilischen Eisenbahnen hat behufs Hebung des Erträgnisses der Specialwagen, Type Pullman, beschlossen, die Tarife für die Plätze in diesen Wagen erheblich herabzusetzen, und zwar von 1—100 km 1.70 Lire,

„ 1—200 „ 3.40 „
„ 1—300 „ 5.65 „
„ 1—400 „ 6.80 „

— (Massnahmen für den Weintransport.) Das Ministerium für Ackerbau, Industrie und Handel hat sich beim Ministerium für öffentliche Arbeiten dafür eingesetzt, dass auch in diesem Jahre geeignete Vorkehrungen zum Zwecke einer regelmässigen und raschen Abwicklung des Verkehres anlässlich der Weinleseperiode getroffen werden, damit der Transport von Wein, Most nnd Trauben unbehindert von statten gehen könne. Angesichts der zu erwartenden ausserordentlich grossen Weinfechsung dürfte der Verkehr nngewöhnliche Dimensionen annehmen.

— (Erträgniss der Mittelmeerbahn.) Aus dem Prospecte der Approximativ-Einnahmen der Mittelmeerbahn vom 1. Juli 1892 bis zum 30. Juni 1893, im Vergleiche zu jenen des Vorjahres, entnehmen wir Folgendes: Am 30. Juni 1893 betrug die Länge des Netzes 5168 km, wovon 4190 auf das Haupt- und 978 km auf das Secundärnetz entfielen; hingegen betrug die Länge des Hauptnetzes am 30. Juni 1892 4191 km, die des Secundärnetzes 907 km, mithin zusammen 5098 km. Die Gesammteinnahmen des Betriebsjahres 1892 bis 1893 betrugen 119,857.080·57 L.; hievon kommen 115,416.801·14 L. auf das Haupt- und 4,440.279·43 L. auf das Secundärnetz. Im Betriebsjahre 1891 bis 1892 beliefen sich die Gesammteinnahmen auf 116,304.683·70 L., wovon 110,601.387·25 L. auf das Haupt- und 5,703.296·45 L. auf das Secundärnetz entfielen.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn im I. Semester 1893.) Die Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn in der Zeit vom 1. Jänner bis zum 30. Juni waren nachstehende: Gesammteinnahme 48,676.062·14 L.; hievon entfallen auf das Hauptnetz 45,716.785·15 L., auf das Secundärnetz 2,959.276·99 L. In demselben Zeitraume des Vorjahres betrugen die Gesammteinnahmen 47,099.516·45 L., wovon 44,191.785·21 L. auf das Haupt- und 2,907.731·24 L. auf das Secundärnetz entfallen. Es weisen somit die Einnahmen des diesjährigen ersten Semesters eine Zunahme im Betrage von 1,524.999·94 L. aus. Die Länge des Netzes betrug am 30. Juni 5471·93 km, und zwar das Hauptnetz 4226 km, das Secundärnetz 996 km. Das kilometrische Erträgniss betrng 8966·98 L.

Belgien. (Betriebsordnung für Nebenbahnen.) An Stelle der Betriebsordnung für Belgische Nebenbahnen vom 30. April 1886 ist unter dem 12. Februar eine neue Betriebsordnung erlassen worden, welche ebenso, wie die frühere, nur für die von der Regierung concessionirten oder zu concessionirenden Nebenbahnen, daher nicht für die städtischen Strassenbahnen, Giltigkeit besitzt. Diese Betriebsordnung lautet wie folgt:

Titel I. Pflichten der Concessionsinhaber und ihrer Beamten.

Art. 1. Unterhaltung. Die Eisenbahnen nebst Zubehör, die Theile des Pflasters oder der Chaussee, deren Unterhaltung dem Concessionsinhaber der Nebenbahn durch die Concessionsurkunde auferlegt ist, sowie die Fahrbetriebsmittel der Nebenbahn sind ständig in einem derartigen guten Stande zu erhalten, dass der Verkehr sowohl des gewöhnlichen Fuhrwerks, als auch der zum Betrieb der Nebenbahn dienenden Fahrbetriebsmittel stets leicht und sicher erfolgen kann und dass das Regenwasser stets nach den Wasserrinnen und den Seitengräben abfliessen kann. Die fragliche Unterhaltung umfasst die Reinigung der Seitengräben, sowie der Wasserrinnen, die längs der überhöhten Einfassung des von den Geleisen in Anspruch genommenen Strassentheils hergestellt sind, aber nicht die gewöhnliche Reinigung dieses Strassentheils.

Art. 2. Zugförderung. Die Zugförderung erfolgt auf der Nebenbahn nur nach den in der Concessionsurkunde angegebenen Bedingungen. Auf jedem im Gang befindlichen Fahrzeug oder Zug muss ein Führer an solcher Stelle sein, dass er das Geleise übersehen kann und die Vorrichtungen, um nöthigenfalls den Gang des Fahrzeuges oder Zuges zu verlangsamen oder aufzuhalten, in Greifweite hat. Dieser Beamte muss ein Horn, eine Pfeife oder ein anderes derartiges Instrument zu seiner Verfügung haben, um zur Verhütung von Unglücksfällen das Herannahen des Fahrzeuges oder Zuges ankündigen zu können; doch ist der Gebrauch der Dampfpfeife in bebauten Ortschaften verboten. Er hat genau die Signale zu beachten, mittelst deren die Bahnwärter oder Geleisearbeiter zur Verlangsamung oder zum Anhalten auffordern.

Art. 3. Locomotiven. Die Schnelligkeit und Zusammensetzung der Züge sind so zu regeln, dass deren Anhalten selbst auf den stärksten Gefällsstrecken auf einem Raum von höchstens 30 m allein durch die vom Locomotivführer bedienten Bremsen erreicht werden kann. Die Locomotiven sind mit Vorrichtungen zu versehen, die jeden Funkenauswurf verhindern. In bebauten Ortschaften und an anderen vom Minister für Ackerbau, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festznsetzenden Orten dürfen sie weder Kohlentheile, Asche oder Wasser verstreuen, noch Rauch oder üblen Geruch ablassen. Abgesehen von einer besonderen Erlaubniss des Ministers für Ackerbau, Gewerbe und öffentliche Arbeiten sind die Räder und beweglichen Theile, von denen Vorübergehende erfasst werden können, mit einer Metallhülle zu umschliessen. Keine Locomotive darf in Dienst gestellt werden, bevor sie nicht alle durch die Dampfmaschinenordnung vorgeschriebenen Versuche und Förmlichkeiten erfüllt hat und bevor nicht die Wirksamkeit der Bremsen durch die Beamten des Aufsichtsdienstes geprüft ist.

Art. 4. Wagen. Jeder Wagen ohne Ausnahme ist mit einer Bremse zu versehen, deren Kraft im Verhältniss zur gestatteten Fahrgeschwindigkeit und zur Neigung der Bahn derartig sein muss, dass er unter allen Umständen ohne Hilfe der Pferde oder der Locomotive angehalten werden kann. Jeder Wagen hat eine Ordnungsnummer zu erhalten. Jeder Abtheil hat in deutlichen Ziffern die Anzahl der vorgeschriebenen Plätze zu erhalten, ebenso verhält es sich mit den Plattformen, wenn diese von den Fahrgästen betreten werden dürfen.

Art. 5. Bewachung und Signale. Die Concessionsinhaber haben die erforderlichen Massnahmen für die Sicherheit des Ganges der Fahrzeuge und Züge auf der Eisenbahn, sowie des Verkehrs der Fuhrwerke, Reiter und Fussgänger auf den Strassen, Wegen und Steigen zu treffen; an besonders gefährlichen Orten hat er Signale, die von Wärtern mit festem Posten bedient werden, aufzustellen. An Orten, wo es die Dichtigkeit des Verkehrs auf Strassen, Wegen oder Steigen ständig oder zufällig erfordert, dürfen die Locomotiven nur mit der Schnelligkeit eines Menschenschrittes fahren und müssen von einem vorausgehenden Beamten geleitet werden. Signale sind stets an Orten aufzustellen, wo Bauarbeiten auf der Strecke ausgeführt werden; sie sind je nach Lage des Falles auf Halt oder Langsamfahren zu stellen, und haben sogleich anzugeben, ob der Verkehr der Fuhrwerke, Reiter oder Fussgänger hehindert ist oder ohne Gefahr fortgesetzt werden kann.

Art. 6. Beleuchtung. Die vor Sonnenaufgang oder nach Sonnenuntergang oder aber bei dichtem Nebel fahrenden Wagen sind im Innern durch Laternen zu erleuchten, die so angeordnet sind, dass die Verbrennungsstoffe in die freie Luft entweichen. Während der gleichen Stunden oder unter denselben Umständen haben die einzeln fahrenden Wagen aussen vorn ein rothes und hinten ein grünes Licht zu führen. Um die Bahn zu beleuchten und die Breite des vom Zuge eingenommenen Raumes zu kennzeichnen, hat der Schlusswagen ein grünes Licht und die Locomotive vorn zwei weisse Lichter, eines auf jeder Seite, zu führen. Alle ännsseren Lichter sind mit Scheinwerfern zu versehen.

Art. 7. Feuergefährliche Gegenstände. Es wird ausdrücklich verboten, in den Personen befördernden Wagen oder Zügen irgend einen Gegenstand, der zur Selbstentzündung oder zum Brande Anlass geben kann, mitzuführen.

Art. 8. Betrieb mittelst mechanischer Zugförderung. Die Höchstlänge der Züge ist vom Minister für Ackerbau, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach den Neigungs- und Krümmungsverhältnissen der Bahn, dem Gewicht der Wagen und der Bauart der verwendeten Bremsen festzusetzen; die Locomotive und die Wagen sind mit einander durch straffe Federkuppelungen zu verbinden. Die Locomotive ist von einem Locomotivführer und einem Heizer, die alle erforderlichen Eigenschaften besitzen, zu bedienen. Jeder Zug ist unter dem Befehl eines Zugführers zu stellen, und von der für erforderlich erachteten Anzahl Schaffner und Bremser zu begleiten. Der Locomotivführer hat sich stets vor Abgang des Znges zu vergewissern, ob sich alle Theile der Locomotive in gutem Zustande befinden, und besonders, ob die Bremse entsprechend wirksam ist; er hat

den Zug erst in Gang zu setzen, nachdem der Zugführer das Abfahrtssignal gegeben hat. Locomotivführer und Heizer dürfen niemals, selbst beim Aufenthalte nicht, zu gleicher Zeit die Locomotive verlassen. Abgesehen von besonderer Erlaubniss, darf die Fahrgeschwindigkeit der Züge ausserhalb der bebauten Ortschaften 30 km in der Stunde nicht überschreiten, und muss beim Durchfahren von Städten, Dörfern und Weilern auf 10 km in der Stunde verlangsamt werden. Die Bewegung muss gleichfalls verlangsamt oder selbst eingestellt werden, wenn die Bahn versperrt ist oder jedesmal wenn die Ankunft eines Zuges, der Pferde oder andere Thiere erschreckt hat, zu Verwüstungen oder Unglücksfällen Anlass geben könnte. Züge und einzelne Wagen dürfen ausserhalb der Bahnhöfe nur während der für die Bedürfnisse des Dienstes durchaus nothwendigen Zeit anhalten. Auf Gefällsstrecken dürfen Wagen nicht freigelassen werden, ohne dass die erforderlichen Vorsichtsmassregeln zum Anhalten getroffen sind. Wenn ausnahmsweise ein oder mehrere Wagen augenblicklich auf freier Strecke gelassen werden müssen, so sind sie durch Haltsignale, die auf beiden Seiten der Strecke aufzustellen sind, zu decken und ausserdem durch Beamte zu bewachen, die Vorlegeklötze und Verbindungsketten zu ihrer Verfügung haben, um ein Fortrollen dieser Wagen verhindern und um sie nöthigenfalls auf den stärksten Gefällsstrecken anhalten zu können.

Art. 9. Aufrechterhaltung der Ordnung in den Zügen. Es ist verboten, in die Wagen mehr Reisende zu lassen, als die Zahl der vorgeschriebenen Plätze beträgt. Personen im Zustande augenscheinlicher Trunkenheit oder Unsauberkeit, Personen mit geladenem Gewehr, mit gefährlichen Gegenständen oder mit Gepäckstücken, die durch ihren Umfang, ihre Natur oder ihren Geruch die Mitreisenden verwunden, beschmutzen oder belästigen könnten, endlich Hunde oder andere Thiere, wofern sie nicht ohne Nachtheil von den zugehörenden Reisenden auf dem Schoosse gehalten werden können, dürfen von den Beamten nicht in die Wagen gelassen werden. Sofern nicht eine besondere schriftliche Erlaubniss des Betriebsdirectors der Nebenbahn vorliegt, ist es dem Locomotivführer und Heizer verboten, irgend Jemanden ausser den Beamten des Aufsichtsdienstes, die Locomotive besteigen zu lassen.

Art. 10. Bekanntmachungen. Die Concessionsinhaber haben in den Stations-Vorräumen das vom Minister für Ackerbau, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festgesetzte Verzeichniss der zu erhebenden Preise, sowie die vollständige Betriebsordnung anzuschlagen, und ausserdem in jedem Abtheil der Personenwagen das genannte Preisverzeichniss, sowie die Titel II und III dieser Betriebsordnung.

Titel II. Pflichten der Reisenden, Verfrachter und des Publicums im Allgemeinen.

Art. 11. Pflichten der Reisenden und Verfrachter. Es ist verboten: 1. in die Wagen einzusteigen, wenn die Anzahl Personen, die sie vorschriftsmässig enthalten dürfen, erreicht ist; 2. in die Wagen im Zustande augenscheinlicher Trunkenheit oder Unsauberkeit einzusteigen, die Ruhe zu stören, oder den Dienst der Einnehmer oder Aufseher zu behindern; 3. in die Wagen Hunde oder andere Thiere mitzunehmen, sofern sie nicht ohne Nachtheil für irgend Jemand von den zugehörenden Personen auf dem Schoosse gehalten werden können; 4. in den Wagen Platz zu nehmen, ohne sich mit einem giltigen Fahrschein zu versehen, bezw. ohne sich mit einem solchen versehen zu haben, wenn auf der Station oder dem Haltepunkt eine Fahrkarten-Ausgabestelle vorhanden ist; die Vorzeigung des Fahrscheins auf Verlangen der Aufsichtsbeamten zu verweigern; 5. die Zahlung des Fahrpreises zu verweigern, sich in einen Wagen höherer Classe als die auf dem Fahrschein angegebene zu setzen, ohne sich sofort mit der vom Tarif geforderten Zuschlagskarte zu versehen, über die Station oder dem Haltepunkt, für die der Fahrschein gilt, hinaus zu fahren, ohne sich sofort mit einem neuen Fahrschein gemäss dem tarifmässigen Preise zu versehen; 6. sich aus den Wagen herauszulehnen, auf den Plattformen zu stehen, wenn dies durch besondere Tafeln verboten ist; beide Verbote gelten indessen nicht für die Beamten des Aufsichtsdienstes; 7. in den Wagen zu singen, zu trinken oder unanständige Reden zu halten; 8. in den Wagen, abgesehen von den hierfür vorbehaltenen, zu rauchen; 9. die Fenster der Wagen zu öffnen, sofern dies nicht mit Zustimmung aller Mitreisenden geschieht; 10. vor vollständigem Anhalten des Zuges oder von der entgegengesetzten Seite in die Wagen zu steigen oder daraus auszusteigen; 11. auf den Trittbrettern zu stehen, sich an die Thüren zu lehnen oder die Sicherheitsvorrichtungen anzufassen; 12. in die Wagen mit geladenem Gewehr, mit gefährlichen Gegenständen oder mit Gepäckstücken, die durch ihren Umfang, ihre Natur oder ihren Geruch die Mitreisenden verwunden, beschmutzen oder belästigen könnten, zu steigen; 13. während der Fahrt von einem Wagen in den andern zu gehen; 14. auf die Locomotiven, in die Gepäck- oder Güterwagen zu steigen; 15. in einen Zug einen Gegenstand zu bringen, der geeignet ist, die von ihm getroffene Person zu verletzen; 16. die Stations- oder Zugbeamten durch Nachahmung der verwendeten Signale oder durch falschen Lärm irrezuführen. Die Reisenden sind verpflichtet, den Anweisnngen der Bahnbeamten zur Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen nachzukommen. Es ist verboten, in die Güteraufgabeerklärungen irgend eine falsche Angabe aufzunehmen, die zum Zwecke hat, den Concessionsinhaber bezüglich der Art, des Gewichts oder der Menge der Waaren zu täuschen oder die Anwendung des vorgeschriebenen Tarifs zu vereiteln.

Art. 12. Prüfung der Fahrscheine. Die Reisenden sind verpflichtet, den Beamten der Nebenbahn ihren Fahrschein zur Prüfung vorzuzeigen.

Art. 13. Die Reisenden haben an den durch Tafeln und durch den Fahrplan bezeichneten Haltepunkten der Nebenbahn ein- oder auszusteigen. Der Zugführer ist stets verpflichtet, den Zug dort vollständig anhalten zu lassen, es sei denn, dass es sich um einen Haltepunkt nach Bedarf handelt und dass keine Reisenden ein- oder aussteigen wollen.

Art. 14. Pflichten des Publicums im Allgemeinen. Der Verkehr der Fussgänger, Reiter, Thiere und Fuhrwerke auf den Theilen der Nebenbahnen, die ausserhalb der Strassen oder Wege auf besonderem Unterbau hergestellt sind, ist verboten. Der Verkehr der Reiter, Thiere und Fuhrwerke auf den Theilen der Nebenbahnen, die an der Seite der Strasse auf erhöhter Bettung hergestellt sind, ist verboten. Diese Verkehrsbeschränkungen beziehen sich nicht auf die gestatteten Uebergänge in Schienenhöhe, die zum Ueberschreiten der Nebenbahn geschaffen sind; doch müssen auch an diesen Orten die übrigen Vorschriften dieser Betriebsordnung beachtet werden. Jeder Reiter, Führer eines Fuhrwerks oder Viehtreiber, der eine Strasse, einen Weg oder Steig, die auf eine Nebenbahn münden, verlässt, hat sein Gespann oder seine Thiere in Schritt zu setzen und sich vor dem Ueberschreiten der Geleise zu vergewissern, dass kein Zug in der Nähe ist. Jeder Fussgänger, Reiter, Führer von Fuhrwerken oder Thieren muss sich beim Herannahen eines zum Bahndienst gehörigen Zuges oder Wagens sofort mit seinen Thieren oder seinem Gespann wenigstens 1·50 m weit von den Schienen entfernen, sodass die ganze für die Vorbeifahrt der Bahnbetriebsmittel erforderliche Breite freibleibt. Jeder Reiter, jeder Führer von Fuhrwerk oder Vieh muss beim Herannahen eines zum Bahndienst gehörigen Zuges oder Wagens, sowie in einer Entfernung von 40 m von den Haltepunkten, sein Gespann oder seine Thiere in Schritt setzen. Wenn die Reiter oder Fuhrwerksführer ihrer Pferde nicht sicher sind, so haben sie abzusteigen, und ihre Thiere am Zügel zu halten, bis der Zug vorüber ist. Es ist verboten, auf die Eisenbahn oder in einer Entfernung von weniger als 1·50 m Unrath, Steine oder einen anderen Gegenstand zu lagern, die Geleise nebst Zubehör oder die Fahrbetriebsmittel zu beschädigen, den Dienst der Nebenbahn böswillig zu behindern, zu beeinträchtigen oder zu verzögern, auf dem Geleise falsche Signale aufzustellen, die Signale und die Weichenhebel anzufassen und den Wagen oder Locomotiven zu folgen, indem man sich auf irgend eine Weise anhält.

Titel III. Verschiedene Bestimmungen.

Art. 15. Feststellung und Verfolgung von Zuwiderhandlungen. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung werden in den gebräuchlichen Formen durch die mit dem Aufsichtsdienst betrauten Beamten und Angestellten der Brücken- und Strassenbauverwaltung, durch die örtlichen Polizeibeamten und durch die Angestellten des Concessionsinhabers, welche die Regierung hat vereidigen lassen, festgestellt. Diejenigen Zuwiderhandlungen, bezüglich deren die bestehenden Gesetze keine besonderen Strafen festsetzen, werden nach den Bestimmungen des § 1 des Gesetzes vom 6. März 1818 bestraft.

Art. 16. Die Nebenbahn-Betriebsordnung vom 30. April 1886 wird aufgehoben. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Grossbritannien. (Verkehr nach Schottland.) Wie bekannt, wird Seitens der vereinigten Bahngesellschaften für den Ostküsten-Verkehr von London nach Edinburgh schon seit Jahren ein Eilzug, der „fliegende Schotte“, in Verkehr gesetzt, welcher von der Station King's Cross in London über Grantham, York und Newcastle nach Edinburgh in 8½ Stunden fährt. Dieser Zug verlässt Loudon um 10 Uhr Früh und durchmisst die

393 Meilen lange Strecke London—Edinburgh mit einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 49·7 Meilen (80 km) per Stunde in der Richtung nach Edinburgh (down trains) und von 48·9 Meilen (78·7 km) per Stunde in der Richtung nach London (up trains). Die von dem genannten Zuge durchfahrene Strecke besitzt geringe Steigungen und flache Curven im Vergleiche zu den Concurrenzstrecken, daher auch eine bedeutende Fahrgeschwindigkeit auf derselben möglich ist, welche diese Route sehr beliebt gemacht hat. Die Gesellschaften, aus dereu Linien diese Route combinirt ist, haben seit drei Jahren einen zweiten Zug London—Edinburgh in Verkehr gesetzt, welcher die Endstationen um 2 U. 30 M. Nachm. verlässt und gleichfalls nach $8^1/_2$stündiger Fahrt um 11 U. Abends in Edinburgh, bezw. London anlangt. Für diesen letzteren Zug ist nun in neuester Zeit die Einrichtung getroffen worden, dass auf demselben auch Table d'hôte gespeist werden kann. Der genannte Zug besteht zu diesem Ende jetzt aus zwei Corridorwagen III. Classe, einem Restaurationswagen III. Classe, einem Salon-Speisewagen I. Classe, einem Corridorwagen I. Classe, einem Küchenwagen und Gepäckswagen. Sämmtliche Wagen wurden neu in Dienst gestellt und zeichnen sich durch grossen Comfort aus. In allen Wagen sind Wasch- und Rauchabtheilungen vorhanden, die Wagen sind mit Pintsch's Oelgas beleuchtet, vom Küchenwagen aus heizbar und mit elektrischen Klingeln für das Bedienungspersonale versehen. Die Ausstattung der Wagen I. Classe ist eine besonders reiche; die Länge der einzelnen Vehikel schwankt zwischen 37 und 50 Fuss (11·2—15·2 m) bei 8′ 3″ (2·5 m) Breite; der Zug wiegt ohne Locomotive 137 t und mit derselben und dem Tender 234 t. Die Speisewagen sind am schwersten und wiegen jeder ca. 23 t. Die Kosten einer vollständigen 380 Fuss (115·8 m) langen Zugsgarnitur betragen 11.000 Pfund Sterling. Die Verbindungsgänge von einem Wagen zum anderen siud vollständig gegen Wetter geschützt. Jeder Speisewagen fasst 24 Personen. Die Table d'hôte wird für jeden von London oder Edinburgh abgehenden Zug stets nach dem Verlassen der Station York, welche mittwegs (188 Meilen von London und 205 von Edinburgh) liegt, um 6 U. 15 M. aufgetragen. Der Preis für das Mittagessen beträgt 3 sh. 6 d in I. Classe und 2 sh. 6 d in III. Classe, jedoch ist den Reisenden III. Classe frei gestellt, in ihrem Speisewagen auch ein Mittagmahl zum Preise der I. Classe zu nehmen.

[„Railway News."]

England. (Betriebsergebnisse der City- and South London Bahn.) Die Einnahmen dieser elektrischen Bahn betrugen im I. Semester des laufenden Jahres 23.159 £ gegenüber 20.931 £ in der gleichen Periode des Jahres 1892; die Betriebskosten betrugen 14.964 £; es verblieb somit für das erste Halbjahr ein Reinerträgniss von 8195 £ und unter Hinzurechnung des Saldos der Vorperiode ein Betrag von 9073 £. Nach Bezahlung der fälligen Interessen für die Obligationen verblieb ein Rest von 4962 £ für die Actionäre. Die Verwaltung beantragte die Auszahlung der vollen 5percentigen Dividende an die Prioritätsactien und die Vertheilung einer $^3/_4$percentigen Jahresdividende an die Besitzer der Stammactien, wobei noch 898 £ als Saldo für das nächste Halbjahr verbleiben. Innerhalb der ersten sechs Monate dieses Jahres wurden, ausschliesslich der Saisonkarten, 3,146.656 Karten verausgabt, um 333.494 mehr als in der gleichen Periode des Vorjahres. Im ersten Halbjahre 1891 wurden nur 2,412.343 Karten ausgegeben. Die Verwaltung der Bahn betont in ihrem Berichte, dass der Verkehr ohne Eintritt von Unfällen und mit vollständiger Regelmässigkeit abgewickelt wurde. Seit Eröffnung der Bahn im December 1890 wurden bereits 14,503.818 Personen auf derselben befördert und eine Einnahme von 106.163 £ aus diesem Verkehre erzielt. Die neuen Geleiseanlagen in der Endstation Stockwell sind nahezu vollendet, deren Benützung die Verkehrsmanipulation sehr erleichtern wird. In Folge der andauernden Hebung des Verkehres wurden ahermals neue Wagen bestellt. Die Betriebsergebnisse der elektrischen Bahn werden als befriedigend bezeichnet und erhofft man sich von der projectirten Verlängerung derselben bis Islington weitere Fortschritte im Verkehre.

Schiffahrt.

Donau. (Pionnierübungen.) Auf der Donau bei Krems und bei Klosterneuburg werden in der Zeit vom 23. August bis einschliesslich 7. September 1893 grössere Uebungen im Pionnier-Wasserdienste stattfinden, durch welche die zeitweise Einstellung, bezw. Beschränkung der Schiff- und Flossfahrt auf der Donaustrecke ober- und unterhalb der beiden genannten Orte in nachfolgender Weise bedingt wird, u. zw.:

a) Bezüglich der Uebungen bei Krems: Zur ungehinderten Durchführung der Uebungen ist es unbedingt nothwendig, dass an jenen Tagen, an welchen die Uebungen vorgenommen werden, d. i. am 23., 24., 25., 26., 28., 29., 30. August, 1., 2., 4., 5. und 6. September, während der Dauer der Uebung die Frachten-Dampfschiffahrt, dann jedwede Fahrt von Ruderschiffen und Flössen, sowohl in der Gegen-, als Staufahrt in der Strecke Dürnstein—Mautern—Stein-Krems bis zur östlichen Spitze der Fasanau gesperrt werde. Die fahrplanmässige Personen-Dampfschiffahrt erleidet durch die Uebungen keine Störung, nachdem in der Zeit von 6 Uhr. 25 Min. Früh bis 12 U. 40 M. Nchm. und von 1 U. Nchm. bis 7 U. 35 M. Abends kein Passagierschiff die Brückenstelle zu passiren hat. Um 6 U. 25 M. Früh wird die Uebung überhaupt noch nicht so weit gediehen sein, dass das Personenschiff nicht passiren könnte und um 12 U. 40 M. Nchm. wird die Uebung schon nahezu beendet oder soweit vorgeschritten sein, um die Durchfahrt des von Wien nach Linz, resp. von Linz nach Wien verkehrenden Passagierdampfers zu ermöglichen. An den Tagen, an welchen die Donau in der Strecke Dürnstein—Hundsheim—Mautern—Stein-Krems bis zur östlichen Spitze der Fasanau, während der Dauer der Uebung nicht passirbar ist, wird eine Stromwache unter Commando eines Officiers mit zwei Wachpontons die Sicherung des Brückenschlages besorgen. Jeder Wachponton hisst auf die Dauer der Sperrung des Stromes eine rothweisse Signalflagge. Die Wachpontons werden an nachbezeichneten Orten aufgestellt: Wachponton Nr. 1 am linken Ufer in Dürnstein, Wachponton Nr. 2 am rechten Ufer in Hundsheim. Die in der Stanfahrt begriffenen Fahrzeuge haben oberhalb der Stein-Mautern-Brücke, u. zw. zwischen den Ortschaften Dürnstein-Hundsheim, jene in der Gegenfahrt begriffenen unterhalb der Eisenbahnbrücke bei Krems zu landen. Eine auf der Eisenbahnbrücke geführte rothweisse Signalflagge verständigt die gegenwärts fahrenden Fahrzeuge, dass eine Weiterfahrt nicht möglich ist.

Nach Beendigung der täglichen Uebungen werden die erwähnten drei Signalflaggen eingezogen und ist dadurch das Signal für die freie Fahrt gegeben. Bei der Durchführung der Uebung am 6. September wird überdies ein Wachponton Nr. 3 am rechten Donauufer circa 2000 Schritte unterhalb der Eisenbahnbrücke bei Krems (östliche Spitze der Fasanau) aufgestellt werden, welcher für die in der Gegenfahrt begriffenen Fahrzeuge durch Hissen einer rothweissen Flagge das Signal zum Einstellen der Gegenfahrt geben wird. Dagegen entfällt an diesem Tage das Hissen einer solchen Flagge auf der Eisenbahnbrücke.

b) Bezüglich der Uebungen bei Klosterneuburg: Zur ungehinderten Durchführung der Uebungen ist es auch hier nothwendig, dass an jenen Tagen, an welchen grössere Uebungen vorgenommen werden, d. i. am 23., 24., 25., 26., 28., 29., 30. August, 1., 2., 4., 5. und 6. September, während der Dauer der Uebung die Frachten-Dampfschiffahrt, dann jedwede Fahrt von Ruderschiffen nnd Flössen, sowohl in der Gegen-, als Staufahrt in der Strecke zwischen Korneuburg bis zur Firnissfabrik unterhalb des Pionnier-Zeugsdepots in Klosterneuburg gesperrt werde. Die Brückenschläge beginnen um 7 U. 30 M. Früh, wodurch der fahrplanmässige, um diese Zeit in der Bergfahrt begriffene Personendampfer noch nicht behindert wird und der um 8 U. Früh die Brückenschlagstelle passirende Localdampfer anstandslos um die fertigen Brückentheile herumfahren kann. Die Personen-Dampfschiffahrt wird somit nicht behiudert.

An den Tagen, an welchen die Donaustrecke Korneuburg—Tuttendörfl—Klosterneuburg-Firnissfabrik nur nach beendeter Uebung passirbar ist, wird eine Stromwache unter Commando eines Officiers mit drei Wachpontons die Sicherung des Brückenschlages besorgen. Jeder Wachponton hisst auf die Dauer der Sperrung des Stromes eine rothweisse Signalflagge. Die Wachpontons werden an nachbezeichneten Orteu aufgestellt: Wachposten Nr. 1 am rechten Donauufer circa 1000 Schritte oberhalb der Korneuburger Ueberfuhr, Wachposten Nr. 2 am linken Ufer bei Tuttendörfl, Wachposten Nr. 3 am rechten Ufer oberhalb der Enzersdorfer Ueberfuhr gegenüber den Mühlhütten. Die in der Staufahrt begriffenen Fahrzeuge haben zwischen den Wachtposten Nr. 1 und 2 oder oderhalb derselben, jene in der Gegenfahrt begriffenen in der Höhe der Firnissfabrik zu landen. Nach Beendigung der täglichen Uebungen werden die erwähnten 3 Signalflaggen eingezogen und ist dadurch das Signal für die freie Fahrt gegeben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Mährisch-Schlesisch-Rumänischer Kohlen-Verkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1893 tritt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von mineralischer Kohle, Coaks und Briquettes von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, nach Stationen der Rumänischen Eisenbahnen in Wirksamkeit.

Hiedurch wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. October 1892 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 15 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 12. August 1893 [664]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarifirung von Malz.

Vom 1. October 1893 an, haben innerhalb des Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes die für die Artikel „Getreide aller Art", „Hülsenfrüchte" und „Mühlenfabricate" vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs I, im Tarif-Theile II, Heft 2 und 3, vom 1. August 1893, bezw. 1. Juli 1892 und des Ausnahmetarifes a) im Tarif-Theil III, Heft 2 vom 1. Februar 1892 nebst Nachträgen für den Artikel „Malz" keine Geltung mehr.

Letzterer Artikel wird vom erwähnten Tage an, insoweit für denselben nicht besondere Frachtsätze zur Einführung gelangen, nach den für „Oelsamen aller Art" giltigen Frachtsätzen tarifirt und in denjenigen Stationsverbindungen, in welchen Frachtsätze für „Oelsamen" nicht bestehen, auf die Umkartirung der deutsch-österr. Grenzstationen verwiesen.

Wien, am 13. August 1893. [665]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Schweizerischer Personen und Gepäcksverkehr.

Einführung eines II. Nachtrages.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1893 gelangt ein II. Nachtrag zu dem Tarife für den directen Personen- und Gepäck-Verkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Schweizerischen Bahnen vom 1. September 1890 zur Ausgabe.

Derselbe enthält Taxen für den Verkehr zwischen Augsburg und München einerseits und Chur, St. Gallen und Zürich über Ulm, Friedrichshafen-Bodensee andererseits.

Wien, am 14. August 1893. [666]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichisch-Bayerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer directer Fahrkarten.

Ab 10. August 1893 werden im Verkehre zwischen norddeutschen Stationen einerseits und österreichischen und bayerischen Stationen andererseits über Eger, Hof und Probstzella in der Richtung von Berlin nach Marienbad über Leipzig-Gössnitz-Hof-Asch-Eger für alle Züge giltige Fahrkarten I. Classe Mk. 37.90 und II. Classe Mk. 27.70 ausgegeben.

Wien, am 14. August 1893. [667]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Personen- und Reisegepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau.

Nachtrag I zum Tarife vom 1. April 1893.

Zu dem ab 1. April 1893 giltigen Tarife für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau gelangt Nachtrag I zur Einführung, welcher, insoweit nicht in demselben ein anderer Termin angegeben ist, vom 1. September 1893 Geltung hat.

Exemplare desselben sind bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Preise von 15 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 11. August 1893. [668]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarifirung von Malz.

Mit 30. September 1893 tritt die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 4 vom 12. Jänner 1893, sub fortlaufender Nummer 121 für den Artikel Malz verlautbarte Tarifirung ausser Krnft.

Ab 1. October 1893 gelangen für diesen Artikel wieder die directen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 6 b, enthalten im Tarif Theil II, Heft 1 und 2, resp. die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Getreide etc., Abtheilung b, des Tarifes Theil II, Heft 3, unter den daselbst angegebenen Bedingungen zur Anwendung.

Wien, am 14. August 1893. [669]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. September 1893 tritt der Elbeumschlagstarif für Ungarn, Theil II, in Kraft.

Derselbe enthält:

Classengut-Tarife

Ausnahmetarife, welche im Kartirungswege, sowie solche, welche im Rückvergütungswege (für Hamburg, bezw. Belgien, Holland und Frankreich) Anwendung finden.

Durch denselben werden die Tarife Ungarn—Laube und Ungarn—Dresden-Elbequai vom 1. September 1885 sammt Nachträgen ausser Kraft gesetzt.

Die in dem neuen Tarife enthaltenen Frachterhöhungen treten jedoch erst mit 1. October 1893 in Wirksamkeit.

Der Tarif ist bei den Verbandsverwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direction zum Preise von 1 fl. gleich 1.70 Mk. pro Stück erhältlich.

Wien, am 11. August 1893. [670]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
Namens der betheiligten Bahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Russischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Nachtrages III zum Theil II, Heft 1, des Verbands-Gütertarifes.

Mit 20. August a. St. (1. September n. St.) 1893 tritt ein Nachtrag III zum Verbands-Gütertarife Theil II, Heft 1 (Verkehr nach Russland), in Kraft.

Inhalt: Ergänzungen der Tarifvorschriften, Aenderungen des Waarenverzeichnisses und der Güterclassification, Ergänzungen der Tariftabellen, ermässigte Frachtsätze für frisches Obst und Südfrüchte (als Frachtgut) nach Moskau und St. Petersburg, sowie eine Richtigstellung der Bezeichnungen von Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen.

Die durch den Nachtrag etwa eintretenden Erhöhungen von Frachtsätzen gelangen erst mit 19. September a. Stils (1. October n. St.) 1893 zur Wirksamkeit.

Wien, am 14. August 1893. [671]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Erweiterung des Ausnahmetarifes für Torfstreu und Torfmull, sowie Futtermittel auf die Artikel Streutorf, entölte Samen und Holzsägespäne [Holzsägemehl].) Der im Localverkehre der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen — normal- und schmalspurige Linien — sowie im directen Verkehre mit einer grösseren Anzahl Deutscher Staats- und Privatbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie für Futtermittel wurde vom 4. August an auf folgende Artikel ausgedehnt:

1. Streutorf, unter Abfertigung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle B a, und
2. entölte Samen, unter Abfertigung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle B b.

Ferner wird vom 4. August an auch der Artikel Holzsägespäne (Holzsägemehl), unverpackt, unter Abfertigung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle B a, in den Ausnahmetarif bezüglich des directen Verkehres mit den betheiligten Deutschen Staats- und Privatbahnen aufgenommen, wie dies für den Sächsischen Localverkehr bereits am 22. Juli erfolgt ist. Die für Heu und Stroh bei Aufgabe in Mengen von mindestens 5000 kg massgebende Frachtberechtigung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle B b findet auch auf Streutorf (getrockneter Stichtorf, Rohmaterial für Torfstreu) Anwendung.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Theil I, vom 1. Jänner 1893. Mit dem 1. September 1893 tritt in dem vorbezeichneten Tarife eine Ergänzung der im Abschnitt B, § 22, Ziffer 4 enthaltenen Bestimmung über die Frachtberechnung für Panoramen, Caroussels u. dgl. in Kraft, durch welche die Tarifirung der gleichzeitig mit Künstlerwagen aufgegebenen Locomobilen dahin geregelt wird, dass für dieselben die Fracht wie für Eisenwaaren zu berechnen ist.

— (Steinkohlen-Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin.) Für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks und Brikets aus dem Waldenburger etc. Grubenrevier in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg nach den Stationen der Neubaulinie Schönholz—Cremmen kommen mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der genannten Strecke ab neue Frachtsätze zur Einführung. Der Zeitpunkt der Betriebseröffnung wird s. Z. besonders bekannt gemacht werden.

— (Ausnahmetarif für Streu und Futtermittel.) Die im Abschnitt IV des Nachtrags II zum Ausnahmetarife für Streu- und Futtermittel enthaltene Bestimmung, betreffend die erleichterte Beförderung von Heu und Stroh, findet auch Anwendung

1. vom 2. August 1893 ab im Verkehr der Preussischen Staatsbahnen mit der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn;
2. vom 10. August 1893 ab im Verkehr der Preussischen Staatsbahnen mit den Württembergischen Staatseisenbahnen,
3. vom 15. August 1893 ab im Verkehr der Preussischen Staatsbahnen mit a) der Werra-Eisenbahn, b) der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, c) der Georgsmarienhütten-Eisenbahn, d) der Holländischen und Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, bezüglich des Verkehrs der auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen, e) der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn-Gesellschaft in Berlin-Hanseatischen, Nord-Ostsee- und Niederdeutschen Verbande,
4. vom 31. Juli 1893 ab im Verkehr der Oldenburgischen Staatsbahnen mit den auf Seite 3 des Nachtrages II bei der Position IV unter Nr. 2 bis 16 genannten Eisenbahnen.

Main-Neckar Bahn. (Nachtrag II zum Ausnahmetarif für Torfstreu etc.) Zum Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie für Futtermittel ist am 1. d. M. der Nachtrag II zur Ausgabe gelangt. Näheres bei den Güterabfertigungen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Anwendung der ermässigten Frachtsätze für Torfstreu etc. auf den Verkehr mit bayerischen Stationen.) Der am 10. August 1893 n. St. (29. Juli a. St.) in Kraft getretene Nachtrag I zum Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, welcher ermässigte Frachtsätze für Torfstreu und Torfmull, sowie für Futtermittel von Sosnowice W. W. und I. D. E. enthält, findet auch Anwendung im Verkehr mit bayerischen Stationen.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg,

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1608	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands Nordbahn	Chamotteziegel und Thon (nur lose oder in Säcken verpackt)	Blansko	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	31·2 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- u. Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1609	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mais	loco: Budapest-nyugoti palyaudvar, dunaparti-teherpályaudvar, fővarosi közraktarak, Jozsefváros, Lipótváros, déli vasut, Kelenföld; Ó-Buda-filatorigát	Wien-Staatsbahnhof, Wien-Nordbahnhof, Marchegg, Stadlau	**5000 Tonnen.** Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis Ende December 1893	Local-, resp. Verbandtarife	Verschieden	42 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende bahnämtliche Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1894 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	
1610	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide aller Art (ausgenommen Mais), Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten (ausgenommen Kleie), Malz in Wagenladungen à 10000 kg	Botosani	München C.B.		Vom 18. August 1893 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893	Localtarif		Mark 5·51		Im Kartirungswege		
					München O.B.					5·46				
					München S.B.					5·48				
1611	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Münchendorf	Vulka-Pordány	Frachtzahlung pro Frachtbrief für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	kr. ö.W. 10·0		Im Kartirungswege		
				Bruck a/L. L.B.						18·7				
				Rohrau						21·8				
				Pachfurth						21·3				
				und vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg			
1612	B.N.B.												Für Baumaterialien und Maschinentheile, welche für den Nenhan einer Glasfabrik in Falkenan-Hillemühl und den Nenbau einer Färherei Haida bestimmt sind, gelangt bis auf Weiteres, längst. bis Ende Decemher 1893 die im Ansnahmetarif 21 des Localtarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50%ige Ermässignng der normalen Frachtsätze nach Falkenan-Hillemühl, bezw. Haida znr Anwendnng. Die hiernach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten anch für geringere Entfernnngen insolange, als der officielle Tarif nicht billiger ist.

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. nnd Datum des Verordnnngs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung pnhlicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	Bezeichnung der Verkehrsrelation: nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 88 vom 1. August 1893	5153	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Braunkohle	Bruch, Dnx-Liptitz, Kosten, Obergeorgenthal, Oberleutensdorf, Ossegg, Rosenthal-Graupen und Teplitz-Waldthor	bayerischen Stationen des Abschnittes II des Heftes 1 zu Theil V des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Verbandsgütertarifs vom 1. November 1890, sowie nach Schwandorf, Senbersdorf, Adelschlag, Donauwörth und den südlich hievon gelegenen bayerischen Stationen des Tarifabschnittes I	Die im Rückvergütungswege gewährte Tarifermässigung tritt am 31. Angnst 1893 ausser Wirksamkeit
Nr. 54 vom 11. Mai 1893	1077	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische und Coaks	Krakau transit, bezw. Oswiecim transit	Suczawa transit	Die Frachtermässigung tritt zufolge Durchführung im Tarifwege mit 1. September 1893 ausser Wirksamkeit
Nr. 91 vom 8. August 1893	1578	Buschtěhrader Eisenbahn	Braunkohle als Frachtgut	Bruch, Dnx-Liptitz, Kosten, Obergeorgenthal, Oberleutensdorf, Ossegg, Rosenthal-Graupen und Teplitz-Waldthor	bayerischen Stationen des Abschnittes II des Böhmisch-Bayerischen Kohlentarifes, Heft 1, sowie nach Schwandorf, Senbersdorf, Adelschlag, Donauwörth und den südlich davon gelegenen bayerischen Stationen des Tarif-Abschnittes I	Die bezügliche Frachtbegünstigung tritt mit 31. Angust 1893 ausser Wirksamkeit

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

KUNDMACHUNG

betreffend die gemeinschaftliche Ausschreibung der Lieferung von Leinen- und Baumwollwaaren zur Anfertigung von Uniformen für die Unterbeamten und Diener der Amtsbezirke der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen **Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Krakau, Lemberg** und der k. k. Verkehrsleitung **Mährisch-Schönberg.**

Die vorbenannten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen beabsichtigen nach drei aus der folgenden tabellarischen Uebersicht zu entnehmenden Beschaffungsgruppen getrennt, für die Dauer von **drei Jahren,** und zwar vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1896, ihren gemeinsamen Bedarf an nachstehend sammt den beiläufigen Bedarfsziffern specificirten Leinen- und Baumwollwaaren im Wege der öffentlichen Concurrenz einheitlich sicherzustellen.

Es wird zur Einbringung schriftlicher Offerte hiemit die öffentliche Aufforderung erlassen. Der beiläufige Bedarf während der gesammten dreijährigen Lieferungszeit ist folgender:

Artikel-Nummer	Gegenstand	I. Beschaffungsgruppe: für den Amtsbezirk der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction mit dem Ablieferungsorte Materialmagazin Wien: Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Gesammtbedarf der Betriebs-Directionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest (Gruppe I Wien)	II. Beschaffungsgruppe: für den Amtsbezirk der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction mit dem Ablieferungsorte Materialmagazin Gmünd: Prag	Pilsen	Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg	Gesammtbedarf der Betriebs-Directionen Prag, Pilsen, bezw. Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg (Gruppe II Prag)	III. Beschaffungsgruppe: für den Amtsbezirk der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction mit dem Ablieferungsorte Materialmagazin: Lemberg (Wien oder Lemberg)	Krakau (Wien oder Neu-Sandez)	Gesammtbedarf der Betriebs-Directionen Lemberg, Krakau (Gruppe III Lemberg)	Totale
		Meter					Meter	Meter			Meter	Meter		Meter	Meter
1	Blaugestreifter Gradl	11400	1080	9500	9000	1400	32380	12000	6000	1400	19400	20000	10000	30000	81780
2	Ungebleichter Zwilch	—	.	.	.	100	100	.	.	.	.	.	.	.	100
3	Schwarze Futterleinwand	3900	1450	1550	2400	400	9700	2600	1700	520	4820	3600	2000	5600	20120
4	Graue „	1450	1010	1070	1200	400	5130	1800	1400	220	3420	3200	1400	3600	12150
5	Ungebleichte „	5600	2890	3600	4500	300	16890	5000	3000	700	8700	8000	4200	12200	37790
6	Schwarzer Cloth	2500	1290	1220	1950	500	7460	2000	1200	400	3600	2000	900	2900	13960
7	„ Orleans	2000	610	960	1050	300	4920	1200	800	200	2200	1600	1000	2600	9720
8	Färbiggestreifter Croisé	1100	680	1360	1050	300	4490	1000	600	200	1800	1100	600	1700	7990
9	Silhergrauer „	2800	1110	1600	1950	500	7960	2000	1250	400	3650	2800	1600	3400	15010
10	Schwarzer „	500	410	440	600	200	2150	600	500	50	1150	800	400	1200	4500
11	Grauer Molino	600	490	500	510	150	2250	500	500	170	1170	800	450	1250	4670
12	Silbergrauer Pelzbarchent	3400	2000	2520	2250	500	10670	4200	1600	270	6070	5500	2500	8000	24740
13	Grauschwarzes Körperfutter	8700	5450	5200	5700	1500	26550	10000	5300	600	15900	15000	7000	22000	64450
14	Schwarzer Baumwollsammt	130	60	150	120	10	470	130	100	15	245	120	50	170	885

Die von vorstehend angegebenen Quantitäten auf das Jahr 1894 entfallenden Theilquantitäten werden dem Ersteher beim Vertragsabschlusse bekannt gegeben werden.

1. An der Offerteinbringung können sich nur solide, leistungsfähige Unternehmer betheiligen. — Zwischenhändler, dann Personen, welche das österreichische Staatsbürgerrecht nicht geniessen, sind von der Bewerbung grundsätzlich ausgeschlossen.

2. Alle jene Unternehmer, welche sich an der Offerteinbringung betheiligen wollen und bisher zu den k. k. Oesterr. Staatsbahnen in ähnlichem Lieferungsverhältnisse noch nicht gestanden sind, haben mittelst eines von der bezüglichen Handels- und Gewerbekammer ausgefertigten Zeugnisses ihre Solidität und Leistungsfähigkeit nachzuweisen.

Offerte solcher vorbezeichneter Unternehmer, welche mit dem bezüglichen Soliditäts- und Leistungsfähigkeitszeugnisse der betreffenden Handels- und Gewerbekammer nicht versehen sind, bleiben unberücksichtigt.

3. Rücksichtlich der Lieferung von Leinen- und Baumwollwaaren wird nur auf solche Unternehmer reflectirt, welche Grossindustrielle in der Leinen- und Baumwollbranche sind.

Die Erzeugung dieser Artikel hat unter bahnanstaltlicher Ueberwachung in den von den Unternehmern selbst betriebenen Fabriken zu erfolgen.

4. Es steht den Offerenten frei, sich um alle ausgeschriebenen Leinen- und Baumwollwaaren oder auch nur um einzelne Sorten derselben zu bewerben, sowie es denselben freisteht, auf den Bedarf einzelner oder sämmtlicher k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen ein und derselben Beschaffungsgruppe zu reflectiren.

5. Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen behalten sich das Recht vor, bei Beurtheilung der Offerte nicht allein auf die Preise, sondern auch auf die vorgelegten Muster, sowie auf die Solidität und Leistungsfähigkeit des Offerenten Rücksicht zu nehmen und hienach nach freier Wahl zu entscheiden, sowie sie auch berechtigt sind, beliebige Theilmengen der offerirten Gegenstände dem Offerenten zur Lieferung zu übertragen oder auch sämmtliche Anbote zurückzuweisen und die Lieferung auf beliebigem Wege zu vergeben.

6. Wenn mehrere Personen in Gesellschaft zu liefern beabsichtigen, so haben sie Alle unter Angabe ihres Charakters und Wohnortes das Offert zu fertigen und ausdrücklich zu erklären, dass sie den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen gegenüber rücksichtlich aller aus dem Lieferungsabschlusse für sie entspringenden Vertragsverbindlichkeiten solidarisch haften. Im Offerte ist ferner jene Person zu bezeichnen, welche im Namen Aller als Bevollmächtigter in diesem Lieferungsgeschäfte während der Dauer des Vertrages mit den betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen zu verkehren bestimmt ist.

7. Für die richtige Einhaltung des Offertes ist ein Vadium im Betrage von fünf Percenten des Werthes, welcher nach dem für die offerirten Artikel geforderten Preise entfällt, gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch abgesondert von demselben, bei der Cassa der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien, bezw. Prag und Lemberg nach Vorschrift des Artikels 4 der allgemeinen Bedingnisse zu erlegen.

8. Das vom Offerenten eigenhändig zu unterfertigende Offert muss

a) auf dem mit dieser Ausschreibung hinausgegebenen Formulare des Preisverzeichnisses verfasst,
b) mit einer Stempelmarke von 50 Kreuzern versehen,
c) unter der Voraussetzung des Punktes 2 mit dem Soliditäts- und Leistungsfähigkeits-Zeugnisse der betreffenden Handels- und Gewerbekammer belegt sein,
d) ferner sind im Sinne des § 4 der speciellen Lieferungsbedingnisse die bezüglichen Muster separat versiegelt gleichzeitig mit dem Offerte vorzulegen.
e) Die Preise sind zu stellen franco aller Spesen, bei Baarzahlung ohne Sconto, einer der den bezeichneten Materialmagazinen vom Fabriksorte nächstgelegenen Einbruchstation der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, von welcher die Waaren im Regiewege an die Ablieferungsstelle weiter befördert werden.

9. Offerte, welche durch kein Vadium gesichert sind, ferner solche, welche besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen, sowie Ausnahmen oder Berichtigungen enthalten, dann solche, welche verspätet einlangen oder welchen keine Muster beigegeben sind, endlich telegraphische Anbote, bleiben ebenso unberücksichtigt, als jene Offerte, welchen etwa die Erklärung beigefügt wäre, dass der Offertsteller auf die Anbote anderer Offerenten Nachlässe zugesteht.

10. Die Formularien für die Preisverzeichnisse, dann die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, sowie die Muster liegen bei den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen zur Einsicht auf.

11. Das Offert ist für den Offerenten vom Zeitpunkte der Einreichung, für die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen aber erst dann rechtsverbindlich, wenn der Ersteher von der erfolgten Genehmigung seines Offertes Seitens derselben verständigt worden ist.

12. Die nach Vorschrift des Punktes 8 dieser Kundmachung instruirten Offerte sind nebst den Mustern versiegelt für die I. Beschaffungsgruppe beim Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Wien, IX., Althanplatz Nr. 3, für die II. Beschaffungsgruppe bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Prag, II., verlängerte Hybernergasse Nr. 46 neu und für die III. Beschaffungsgruppe bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg (Bahnhof) bis längstens **15. October 1893, 12 Uhr Mittags,** mit der Aufschrift am Couverte „Offert zur Lieferung von Uniformgegenständen, Lieferungsgruppe II, Leinen- und Baumwollwaaren" einzureichen.

Das Vadium ist, wie bereits sub Punkt 7 erwähnt, abgesondert von dem Offerte an die Casse der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien und bezw. Prag und Lemberg zum obigen Termine zu erlegen, worüber der Erleger eine Bestätigung Seitens dieser Cassen erhält.

13. Die Offerenten werden von den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen Wien, Prag und Lemberg so schleunig als möglich von dem Erfolge ihrer Offerte verständigt, den Nichterstehern das erlegte Vadium gegen Rückstellung der Cassebestätigung ausgefolgt, die Ersteher aber gleichzeitig zum Erlage der Caution aufgefordert werden.

Im August 1893.

Die k. k. General-Direction.

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—,	halbjährig fl. 6·—,	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—,	„ Mark 12·50,	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—,	„ Frcs. 16·50,	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 96. Wien, 19. August 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Stand der Fahrbetriebsmittel auf den österreichischen Eisenbahnen zu Ende des Jahres 1892. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Stand der Fahrbetriebsmittel auf den österreichischen Eisenbahnen zu Ende des Jahres 1892.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel auf den österreichischen Eisenbahnen einschliesslich der Theilstrecken der gemeinsamen Eisenbahnen auf dem österreichischen Staatsgebiete, sowie der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft, umfasste zu Ende des Jahres 1892 im Ganzen 4003 Locomotiven, 3254 Tender, 248 Schneepflüge, 8570 Personen- und 94.428 Lastwagen.

Von den in der nachfolgenden Tabelle ausgewiesenen Fahrbetriebsmitteln war die nachstehend bezifferte Anzahl Wagen nicht Bahneigenthum, sondern fremden Parteien angehörig:

2 Hofwagen,
1 Salonwagen,
6 Restaurationswagen,
12 Schlafwagen,
4 Plateauwagen für Möbeltransporte,
165 gedeckte Lastwagen,
2 gedeckte Lastwagen für Glastransporte,
7 offene Lastwagen,
100 Bretterwagen,
2 Holzkohlenwagen,
18 Fleischwagen,
7 Weinwagen,
348 Bierwagen und
898 Reservoirwagen.

Ausserdem hatten die nachbenannten Eisenbahnen am Ende des Jahres 1892 zusammen 250 Plateauwagen, 1150 gedeckte und 625 offene Lastwagen, 1429 Kohlenwagen und 10 Lowries theils von der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien, theils von fremden Leihgesellschaften, bezw. Eisenbahn-Unternehmungen ausgeliehen (von diesen Wagen erscheint in der Tabelle unter Rubrik „Erste österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft“ nur jener Theil nachgewiesen, welcher sich im Eigenthum dieser Gesellschaft befand), und zwar die:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn:

50 gedeckte Lastwagen und 115 Kohlenwagen von der Compagnie auxiliaire internationale des chemins de fer in Brüssel.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

780 gedeckte, 150 offene Lastwagen und 64 Kohlenwagen von der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien; 270 gedeckte, 200 offene Lastwagen und 979 Kohlenwagen von der Compagnie auxiliaire internationale des chemins de fer in Paris; 141 Kohlenwagen vom Syndicat industriel in Paris; 125 offene Lastwagen und 130 Kohlenwagen von der Compagnie auxiliaire internationale des chemins de fer in Brüssel; 200 Plateauwagen und 10 Lowries von der Firma Lindheim & Comp. in Wien; und 50 Plateauwagen von der Firma L. Ortlieb in München.

Böhmische Westbahn:

50 gedeckte Lastwagen von der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien;

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

150 offene Lastwagen von der Compagnie auxiliaire internationale des chemins de fer in Paris.

Unter den hier angeführten Leihwagen befinden sich 830 gedeckte, 150 offene Lastwagen und 64 Kohlenwagen, welche die Erste österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft beigestellt hat, von denen aber nur die gedeckten Lastwagen und die Kohlenwagen im Besitze der Gesellschaft sind.

Von den in der Tabelle für die österreichischen Eisenbahnen, einschliesslich der Theilstrecken der gemeinsamen Eisenbahnen auf dem österreichischen Staatsgebiete, ausgewiesenen 1107 Reservoirwagen befanden sich 963 im Besitze von Privaten, 88 im Eigenthum von Eisenbahn-Unternehmungen und 56 in jenem der Ersten österr. Eisenbahwagen-Leihgesellschaft.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen	Betriebslänge in Kilometern	Locomotiven											Tender		Schneepflüge		Personenwagen																
			für Eilzüge	für Personenzüge	für gemischte Züge mit 2 gekuppelten Achsen	für gemischte Züge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 4 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 5 gekuppelten Achsen	Secundär-	Verschub-	Summe	pro Kilometer	Stückzahl	pro Kilometer	Stückzahl	pro Kilometer	Hof-	Salon-	Commissions- (Inspections-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Classe	I. und II. Classe	I., II. und III. Classe	I., II., III. und IV. Classe	I. und III. Classe	II. Classe	II. und III. Classe	II., III. und IV. Classe	III. Classe	III. und IV. Classe			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			
1	Kaschau-Oderberger Bahn . . .	64	2	1	.	.	11	.	.	1	.	15	0·23	14	0·22	1	0·02	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	3	4	.	8	.			
2	Südbahn-Gesellschaft[1])	1748	43	154	.	.	207	121	.	42	.	567	0·35	521	0·29	54	0·03	5	7	3	10	5	90	173	6	.	.	312	32	.	643	.			
3	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	8003	248	239	.	.	722	237	.	178	5	1629	0·20	1436	0·17	71	0·01	3	32	12	.	21	82	694	23	.	5	590	243	.	1986	.			
	und zwar:																																	
	a) k. k. Staatsbahnen[2]) . . .	6355	240	214	.	.	622	224	.	111	5	1416	0·22	1285	0·20	69	0·01	3	28	12	.	21	74	627	16	.	2	537	192	.	1792	.			
	b) Privatbahnen [3])	1648	8	25	.	.	100	13	.	67	.	213	0·13	151	0·09	2	.	.	4	.	.	.	8	67	7	.	3	53	51	.	194	.			
4	Aussig-Teplitzer Eisenbahn . .	101	3	2	.	27	37	7	.	.	.	76	0·75	76	0·75	1	0·01	.	3	1	.	.	.	19	.	.	.	10	14	.	67	.			
5	Böhmische Commercialbahnen .	191	.	.	.	.	.	.	.	21	.	21	0·11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	33	.	.	.			
6	Böhmische Nordbahn	320	2	12	.	9	46	.	.	.	.	69	0·21	58	0·18	4	0·01	.	1	.	.	.	.	21	13	.	.	6	25	.	101	.			
7	Böhmische Westbahn	200	4	11	.	.	30	5	.	.	2	52	0·26	47	0·23	5	0·02	1	1	1	.	.	.	18	1	.	.	25	4	.	57	.			
8	Bozen-Meraner Bahn	31	.	.	.	.	.	.	.	4	1	5	0·16	1	0·03	.	.	.	1	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	12	.			
9	Buschtěhrader Eisenbahn . . .	422	9	20	.	.	104	6	.	.	10	149	0·35	141	0·33	9	0·02	.	3	1	.	.	8	52	10	.	.	40	25	.	113	.			
10	Kaiser Ferdinands-Nordbahn[4]) .	1332	56	69	.	.	268	.	.	30	34	457	0·34	397	0·29	26	0·02	5	8	1	8	1	26	109	.	.	.	122	19	.	453	.			
11	Kremsthalbahn	70	.	.	.	.	.	.	.	7	.	7	0·10	.	.	2	0·03	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	8	.	9	.			
12	Mähr.-schles. Centralbahn . . .	154	.	5	.	4	10	.	.	3	.	22	0·14	19	0·12	2	0·01	.	1	.	.	.	.	12	.	.	.	4	10	.	35	.			
13	Mori-Arco-Riva Bahn	24	.	.	.	4	.	.	.	.	.	4	0·16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	6	.	.	.	3			
14	Mühlkreisbahn	58	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·08	.	.	2	0·04	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	6	.	5	.			
15	Neutitscheiner Localbahn . . .	8	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·37	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	1	.			
16	Oesterr. Nordwestbahn[5]) . . .	981	26	46	.	.	71	54	.	22	35	254	0·26	197	0·20	16	0·02	.	5	2	8	.	12	77	7	.	.	63	56	.	281	.			
17	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft[6])	1374	51	18	66	.	184	81	.	38	19	457	0·33	280	0·20	34	0·02	8	9	1	.	7	38	86	4	.	.	158	83	.	381	.			
18	Salzkammergut-Localbahn . . .	41	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.			
19	Stauding-Stramberger Localbahn	18	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·27	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.			
20	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn[7])	303	5	12	.	.	38	6	.	6	4	71	0·23	61	0·20	7	0·02	.	3	1	.	.	4	23	.	.	.	9	24	.	58	.			
21	Wien-Aspanger Eisenbahn . . .	89	.	6	.	7	.	.	.	2	.	15	0·16	6	0·07	1	0·01	.	1	.	.	.	3	4	3	.	.	8	5	.	36	.			
22	Erste österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.			
	Summe, incl. der auf die österr. Linien entfallenden Antheile der gemeinsamen Eisenbahnen	15532	449	595	66	51	1728	517	.	372	110	3888	0·25	3254	0·20	235	0·01	22	75	23	26	35	271	1292	71	.	11	1354	596	.	4249	.			

| | | |

| Laufende Nummer | Bezeichnung der Bahnen | Personenwagen | | | | | Lastwagen | | | | |

| | | |

Die den Eisenbahnen angehörenden Reservoirwagen vertheilten sich in folgender Weise auf die einzelnen Verwaltungen:

	Reservoirwagen eigene	fremde
Südbahn-Gesellschaft	14	87
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	58	317
Böhmische Nordbahn	1	62
Böhmische Westbahn	—	15
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5	239
Oesterreichische Nordwestbahn	1	56
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	5	172
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	—	12
Eisenbahn Wien-Aspang	—	3
Kahlenberg-Eisenbahn	2	—
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	2	—

Von den vorstehend nachgewiese-nen 1051 Reservoir wagen waren bestimmt für den Transport von:

Wasser	22
Gas	5
Petroleum	642
Spiritus	201
Spiritus und Melasse	82
Theer	29
Ammoniakwasser	2
Säuren	20
Schwefelsäure	45
Oel	1
Kunstdünger	1

während ein Reservoirwagen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie die der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft angehörigen, eine bestimmte Verwendung nicht hatten.

Im Vergleiche zum Fahrbetriebsmittelstande der österreichischen Eisenbahnen, einschliesslich der Theilstrecken der gemeinsamen Eisenbahnen auf dem österreichischen Staatsgebiete, am Ende des I. Semesters 1892 hat sich derselbe im II. Semester 1892 um

22 Locomotiven für Eilzüge,
3 Locomotiven für gemischte Züge mit drei gekuppelten Achsen,
16 Locomotiven für Lastzüge mit drei gekuppelten Achsen,
10 Secundärzugs-Locomotiven,
1 Verschub-Locomotive,
21 Tender,
17 Schneepflüge,
4 Salonwagen,
1 Schlafwagen,
4 Personenwagen I. und III. Classe,
11 „ II. und III. Classe,
51 „ III. Classe,
11 Omnibus- und Vicinalbahnwagen,
1 Personenwagen mit Postcoupé,
3 Gepäckswagen,
4 Post- und Conducteurwagen,
296 gedeckte Lastwagen,
233 Bretterwagen,
739 Kohlenwagen,
5 Coakswagen,
22 Bierwagen,
47 Reservoirwagen und
190 Schotterwagen

vermehrt, hingegen um

11 Locomotiven für Personenzüge,
6 „ für Lastzüge mit vier gekuppelten Achsen,
2 Personenwagen I. und II. Classe,
1 „ II. Classe,
10 „ III. und IV. Classe,
3 Post-Ambulancewagen,
2 Pferdetransportwagen,
5 offene Lastwagen,
137 Langholzwagen.
1 Holzkohlenwagen,
4 Fleischwagen,
1 Borstenviehwagen und
1 Geflügel-(Federvieh-) Wagen

vermindert, und somit im Ganzen einen Zuwachs von 35 Locomotiven, 21 Tendern, 17 Schneepflügen, 70 Personen- und 1385 Lastwagen erfahren.

Zu Ende des Jahres 1892 waren folgende Fahrbetriebsmittel in Bestellung:

2 Schnellzugs-Locomotiven sammt Tender,
3 Secundärzugs-Locomotiven,
18 Personenwagen I. und II. Classe,
6 „ II. und III. Classe,
38 „ III. Classe,
9 Omnibus- und Vicinalbahnwagen leichterer Construction,
3 Gepäckswagen,
5 Conducteurwagen,
6 Post- und Conducteurwagen,
225 gedeckte Lastwagen und
12 Kohlenwagen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von Olbersdorf nach Hotzenplotz. (Trassengenehmigung.) Mit Rücksicht auf das Ergebniss der in der Zeit vom 12. bis 14. Juni durchgeführten Trassenrevision der von Heinrich Steuer, Gutsbesitzer in Jägerndorf, projectirten normalspurigen Localbahn von Olbersdorf nach Hotzenplotz hat das k. k. Handelsministerium die Trassenführung der projectirten Localbahn nach dem vorgelegten Projecte und im Sinne der Commissionsanträge genehmigt. Der Concessionswerber wurde in Kenntniss gesetzt, dass das Handelsministerium keinen Anstand nehmen wird, nach Vorlage eines neuen Kostenvoranschlages wegen Festsetzung der Bedingungen für die eventuelle Erwirkung der A. h. Concession zum Baue und Betriebe der intendirten Bahnlinie, oder eventuellen anderweitigen Sicherstellung dieses Bahnprojectes, die Verhandlung einzuleiten, sobald der Concessionswerber in der Lage sein wird, in Bezug auf die Capitalsbeschaffung bestimmte Anträge zu stellen. [H.-M.-Z. 34.831.]

Project einer normalspurigen Localbahn von der Station Pladen der k. k. Staatsbahnlinie Dux—Pilsen über Lubenz, Chiesch und Luditz nach Buchau. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 18. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich des von Dr. Emanuel Milner, Landtags-Abgeordneten und Gutsbesitzer in Luk, im Vereine mit Franz Schlösser, Obmann des Bezirkes Buchau, und Franz Braun, Obmann des Bezirkes Luditz, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Pladen der k. k. Staatsbahnlinie Dux-Pilsen über Lubenz, Chiesch und Luditz nach Buchau im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. Die intendirte Bahnlinie soll mit Rücksicht auf ihre künftige Bestimmung als Verbindung bestehender Hauptlinien in Bezug auf die technische Ausführung entsprechend hergestellt werden. Die Länge dieser Bahn beträgt 35·9 km. [H.-M.-Z. 32.855.]

Project einer normalspurigen Localbahn von der Station Welchau-Wickwitz der Buschtěhrader Eisenbahn nach Giesshübl-Puchstein. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 28. Juli das von der Firma Heinrich Mattoni in Giesshübl-Puchstein vorgelegte Detailproject für eine normalspurige Localbahn von der Station Welchau-Wickwitz der Buschtěhrader Eisenbahn nach Giesshübl-Puchstein der k. k. Statthalterei in Prag mit dem Auftrage übermittelt, dasselbe mit Ausschluss der Anschlussstrecke an die Station Welchau-Wickwitz der Buschtěhrader Eisenbahn im Sinne der bestehenden Vorschriften der politischen Begehung zu unterziehen und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. Die Länge dieser Bahn beträgt 8·5 km. [H.-M.-Z. 26.613.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Moldau: Verlängerung des in km 28·8/9 bestehenden Schleppgeleises: Politische Begehung.) Die Bezirkshauptmannschaft in Smichow hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Verlängerung des in km 28·8/9 der Linie Prag—Moldau bestehenden, der Lenesicer Zuckerfabrik gehörenden Schleppgeleises für Zweeke der Launer Actien-Zuckerfabrik für den 21. August anberanmt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 16.102.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag—Furth: Vergrösserung der Wasserreservoirs in der Station Stankau.) Der Fassungsraum der Wasserreservoirs in der Station Stankau wird vergrössert. [27. Juli, Z. 37.242.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Aufstellung von Hydranten und Gascandelabern in der Station Lundenburg.) In der Station Lundenburg werden zum Schutze der dortigen Baulichkeiten gegen Feuersgefahr vor dem Aufnahmsgebäude zwei Hydranten und nächst dem neuen Magazine ein Hydrant, ferner zur besseren Beleuchtung des Aus- und Einsteigeperrons zwischen Geleise 3 und 5 südlich des Aufnahmsgebäudes vier Gascandelaber aufgestellt. [24. Juli, Z. 30.117.]

— (Linie Nezamislitz—Sternberg: Strassenbrückenwaage in der Station Prossnitz.) Mit Rücksicht auf den starken Verkehr in der Station Prossnitz wird eine Strassenbrückenwaage mit 10.000 kg Tragfähigkeit dortselbst aufgestellt. [25. Juli, Z. 32.844.]

— (Linie Kojetein — Bielitz: Ueberdachung einer Kohlenrutsche in der Station Frankstadt.) In der Station Frankstadt wird für Zwecke der Firma Johann Parma eine Kohlenrutsche überdacht. [24. Juli, Z. 29.784.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Kufstein — Ala: Adaptirungen im Aufnahmsgehäude in Brixlegg.) Im Aufnahmsgebäude der Station Brixlegg wurden mit Rücksicht auf den daselbst in den Sommermonaten sich lebhaft gestaltenden Verkehr Adaptirungen vorgenommen, welche es ermöglichen, dass die Reisenden einen directen Zugang zu dem Wartesaale I. und II. Classe vom Vestibule aus erhalten. [31. Juli, Z. 33.212.]

Graz-Köflacher Eisenbahn. (Linie Lieboch—Wies: Rollbahn in der Station Deutsch-Landsberg.) Auf Grund des Ergebnisses der am 29. April durchgeführten politischen Begehung wurde für die Anlage einer schmalspurigen Rollbahn vom projectirten Magazine der Zündwaarenfabrik der Firma Fl. Pojatzi & Comp. in Deutsch-Landsberg zum Frachtenmagazine der Station Deutsch-Landsberg der Graz-Köflacher Eisenbahn der Bauconsens ertheilt. [11. Juli, Z. 31.098.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

(Eisenbahn Betriebs-Direction Lemberg):

16. August. Auf der Eisenbahn Lemberg - Bełzec (Tomaszów) wird der Gesammtverkehr am 17. August mit dem Zuge 2251 wieder aufgenommen.

In der Strecke Neu-Zagórz—Mezö-Laborcz wurde ein beschränkter Personenverkehr wieder aufgenommen. Es werden nur die Tageszüge 2015 und 2016 verkehren und findet zwischen Mokre und Szczawne - Kulaszne Umsteigen der Reisenden und Uebertragen des Gepäckes statt.

In der Strecke Chyrów—Neu-Zagórz wurde mit Zug 1216 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausbau des zweiten Geleises im Bereiche der Hauptlinie Marchegg—Budapest.) Am 20. August wird, wie aus Budapest berichtet wird, das im Ausbau begriffene zweite Geleise der Theilstrecke Vácz (Waitzen)—Verőcze der Hauptlinie (Wien—)Marchegg—Budapest der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in einer Länge von 9 km dem Betriebe übergeben werden. Bis 1. October werden auch die Strecken Verőcze—Zebegény mit 15 km und Esztergom-Nána (Gran-Nána)—Garamkövesd fertiggestellt sein, während die Strecke Zebegény—Garamkövesd mit 13 km, welche die meisten technischen Schwierigkeiten bietet, erst bis Ende April 1894 zur Eröffnung gelangen wird.

Projectirte Strassenbahn in Szolnok. (Baubeginn.) Die Projectanten einer im Bereiche der Stadt Szolnok zu erbauenden Strassenbahn mit Pferde- eventuell mit Dampfbetrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12 ex 1892, Vorconcession Post 2) haben als Termin des Baubeginnes den 1. September bestimmt. Die projectirte Strassenbahnlinie wird vom Bahnhofe der Station Szolnok der Hauptlinien der kgl. Ungarischen Staatshahnen Budapest — Nagyvárad (Grosswardein) — Brassó (Kronstadt)—Predeal, Hatvan — Szolnok, Budapest — Arad — Tövis, sowie der Linien Szolnok—Czegléd und Szolnok—Kun-Szt. Márton—Szentes ausgehen und in gerader Linie bis zur Dampfschiffahrts-Station Szolnok an das Ufer der Theiss führen, die directe Verbindung des Bahnhofes und des Landungsplatzes mit der grossen Dampfmühle herstellen und ausserdem im Innern der Stadt verzweigt werden. Nachdem Szolnok der Knotenpunkt von fünf Bahnen und der Theiss-Schiffahrt ist und dort ein umfangreicher Getreide-, Vieh- und Rohproductenverkehr abgewickelt wird, steht die zu gewärtigende Prosperität der Unternehmung ausser Frage.

Gemeinschaftliche Conferenz der Eisenbahn - Directoren Oesterreich-Ungarns in Pressburg. (Conferenz-Beschlüsse.) Anlässlich der letzten in Pressburg abgehaltenen gemeinschaftlichen Conferenz der Eisenbahn-Directoren Oesterr.-Ungarns sind, wie aus Budapest berichtet wird, folgende Fragen von actuellem Interesse zur Verhandlung, bezw. zur Beschlussfassung gelangt und zwar: Ein Erlass des österr. Handelsministeriums mit einer Eingabe des Vereins „Communication“, betreffend Uebernahme der durch Umkartirung erreichbaren billigsten Frachtsätze in die bezüglichen directen Tarife, in welcher dringend gebeten wird, im Einvernehmen mit dem kgl. ungar. Handelsministerium die österr.-ungar. Eisenbahn-Verwaltungen zu einer, in Anbetracht der drohenden Verjährung, ehebaldigen befriedigenden Erledigung diesfälliger Parteiansprüche nachdrücklichst zu verhalten. Die von der geschäftsführenden Verwaltung eingeleitete Ueberweisung der Eingabe an das Tarifcomité zur Vorberathung und Antragstellung wird zur Kenntniss genommen, zugleich aber die vorsitzende Verwaltung im ständigen Tarifcomité ersucht, von den ihr übergebenen Schriftstücken den übrigen Eisenbahn-Verwaltungen Abschriften zukommen zu lassen. Der Erlass des Handelsministers, betreffend die Zulassung von Delegirten der Handels- und Gewerbekammern von Budapest und Wien in die Conferenzen etc. Im Hinblick auf den internen Charakter der Directorenconferenz wird bemerkt, dass es wohl nicht angehe, Delegirte dieser Handelskammern zuzuziehen ; dagegen empfehle es sich, nachdem die Einberufung einer Enquête in Aussicht genommen ist, dass zu der Enquête auch Vertreter der österr.-ungar. Eisenbahn-Verwaltungen beigezogen werden mögen. Erlass des Handelsministers, betreffend Abschluss einer Verhandlung mit dem k. u. k. Reichs-Kriegsministerium wegen Feststellung einer dreijährigen Präclusivfrist für Portorückvergütungen. Der Antrag wird einem Juristencomité, bestehend aus Vertretern der kgl. Ungar. Staatsbahnen, der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Nordbahn, Nordwestbahn, Südbahn, zur directen Berichterstattung an die Directorenconferenz zugewiesen. Der Antrag auf Einführung periodischer Conferenzen der Vorstände der Rückvergütungs-Bureaus zum Zwecke der gemeinsamen Erörterungen von Fachfragen wurde drei Comités zur Berathung und Berichterstattung zugewiesen. Weiters wurden sämmtliche Anträge auf Declassificationen und Abänderungen der Zusatzbestimmungen genehmigt. Dieselben betreffen die Declassification folgender Artikel: Repsabfall, Rohstahl für den Bedarf der Sensenwerke in Classe C, Schusterspäne, Naphtalin, Bitterspath, Kunst-Tuffstein, Vaseline, Malztreber und Schlempe getrocknet. Einreihung des Artikels „Melonen“ unter die ermässigten Eilgüter (Antrag der kgl. Ungar. Staatsbahnen), Declassification des Artikels „Knochen“

in Specialtarif 3 (Antrag der kgl. Ungar. Staatsbahnen). Genehmigt wurde das Ansuchen der Firma Stefan Popper in Budapest um Declassification des Artikels „Paraffin und Paraffinschuppen". Ferner die Eingabe der Wiener und nordböhmischen Glasindustriellen, betreffend die Declassification des Artikels „Hohlglaswaaren", nach welchen die Gleichstellung der österr.-ungar. Classification mit der deutschen angestrebt wurde. Ausser diesen Declassificationen wurden auch die Abänderungen der Zusatzbestimmungen, betreffend die Frachtberechnung für Wagenladungsgüter der Classe C und Specialtarif 2 und 3, sowie der grössere, wichtigere Theil der, von der Geschäftswelt beantragten Abänderungen genehmigt. — Die nächste ordentliche, gemeinschaftliche Directoren-Conferenz findet am 24. August 1893 in Innsbruck statt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im Juni.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juni beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 2 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 19 Entgleisungen und 5 Zusammenstösse in Stationen und 165 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 191 Personen verunglückt, sowie 29 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 84 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 3 getödtet und 14 verletzt, und zwar entfallen: je 1 Tödtung auf die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen zu Magdeburg und zu Berlin, 8 Verletzungen auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, je 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahndirection (linksrhein.) zu Köln und auf die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen zu Magdeburg und zu Berlin. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienste wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 26 getödtet und 116 verletzt, von Steuer- u. s. w. Beamten 2 getödtet und 2 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 13 getödtet und 15 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 48 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34.460 km Betriebslänge und 937,974.509 geförderten Achskilometern) 184 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar Eisenbahn, auf den Oberhessischen Eisenbahnen und auf den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2529·34 km Betriebslänge und 30,131.103 geförderten Achskilometern) 10 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Altdamm-Kolberger Eisenbahn, auf der Weimar-Geraer Eisenbahn und auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Preussen. (Verkehr mit den Kölner Güterbahnhöfen und neue Bezeichnung der Letzteren.) Vom 1. October ab erhalten die bisherigen Stationen Ehrenfeld, Longerich, Nippes alter Bahnhof und Nippes Centralwerkstätte allgemein die Bezeichnungen Köln-Ehrenfeld, Köln-Longerich, Köln-Nippes alter Bahnhof, Köln-Nippes Hauptwerkstätte.

Vom genannten Tage ab müssen dementsprechend Frachtgutsendungen, welche nach einer der vorgenannten vier Stationen oder nach Köln-Süd, Köln-Thürmchen oder Köln-Rheinstation bestimmt sind, die vollständige Stationsbezeichnung, so wie sie hier vorsteht, in der Frachtbrief-Adresse tragen. Fehlt die Nebenbezeichnung (Ehrenfeld, Longerich u. s. w.), so werden die Sendungon auf Köln-Gereon zu den für diese Station bestehenden Frachtsätzen abgefertigt. Auf Eilgutsendungen für Köln-Ehrenfeld, Köln-Longerich und Köln-Nippes Hauptwerkstätte findet vorstehende Bestimmung sinngemässe Anwendung, jedoch mit der Massgabe, dass beim Fehlen der Nebenbezeichnung (Ehrenfeld u. s. w.) Abfertigung der Sendungen auf Köln Eilgut-Abf. stattfindet. Ferner wird mit dem 1. October in allen in Betracht kommenden Verkehren die Güterstation Köln-Pantaleon als Tarifstation aufgehoben. Dieselbe dient von dem genannten Zeitpunkte ab bis auf Weiteres nur noch als Ladestelle des Güterbahnhofes Köln-Süd.

— (Zeitschrift für Kleinbahnen.) Der kgl. preuss. Minister der öffentlichen Arbeiten beabsichtigt zur weiteren Förderung des Kleinbahnwesens eine besondere „Zeitschrift für Kleinbahnen" im Ministerium der öffentlichen Arbeiten bearbeiten zu lassen, die voraussichtlich vom Beginn des nächsten Jahres ab in monatlichen Heften erscheinen wird. Die Zeitschrift soll alles amtliche Material über die Kleinbahnen veröffentlichen, fortlaufend und regelmässig über den Stand der Kleinbahnunternehmungen in Preussen, ihre Begründung, Finanzirung, baulichen und Betriebseinrichtungen, rechtlichen Verhältnisse u. s. w. berichten und die Entwicklung der Kleinbahnen im Auslande aufmerksam verfolgen und alles Wissenswerthe darüber mittheilen, auch einen Sammelpunkt bilden für alle wissenschaftlichen Untersuchungen auf diesem Gebiete und daher auch Uebersichten über die gesammte Literatur des In- und Auslandes enthalten. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Eröffnung eines zweiten Geleises.) Am 17. Juli wurde zwischen den Stationen Brechelshof und Gross-Rosen der Strecke Liegnitz—Königszelt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin das zweite Geleise in Betrieb genommen.

Grossbritannien. (Kohlenverkehr der Bahnen.) Nach Mittheilungen der „Railway News" über den Kohlen- und Coaksverkehr der britischen Bahnen im Jahre 1892 und in den vorhergehenden Jahren entfielen auf die 14 in England und Schottland an diesem Verkehre in der Hauptsache betheiligten Bahnen folgende Quantitäten in Tonnen:

Name der Bahn	1892	1891	1890	1883
Caledonian	9,800.152	8,967.832	8,681.000	7,679.000
Furness	1,052.146	1,204.567	1,189.000	1,200.000
Glasgow und South Western	2,620.614	2.535.625	2,308.000	2,319.000
Great Nortbern	6,233.597	6,061.441	5,818.000	4,612.000
Great Western	12,160.740	11,892.176	11,880.000	11,393.000
Lancashire und Yorkshire	7,673.172	7,739.683	7,536.000	6,586.000
London und Northwestern	14,616.602	14,465.678	13,797.000	12,567.000
Manchester und Sheffield	8,439.971	7,991.764	7,748.000	6,439.000
Maryport und Carlisle	249.970	300.456	302.000	264.000
Midland	19,214.003	19,417.129	18,400.000	15,593.000
Nortb British	10,269.104	9,729.962	8,954.000	7,033.000
North Eastern	23,746.517	27,130.762	27,009.000	14,216.000
Noitb Stafford	2,203.928	2,180.891	1,977.000	1,447.000
Taff Vale	12,005.574	11,360.993	10,813.000	8,615.000
Summa England und Schottland . . T.	130,286.090	130,978.959	126.412.000	99,963.000

Der bedeutende Ausfall des Jahres 1892 bei der North Eastern Bahn resultirt aus dem 12 Wochen hindurch andauernden Strike im Durhamer Kohlenreviere.

Der Antheil der irländischen Bahnen am Kohlen- und Coaksverkehre ist nur ein verhältnissmässig geringer, welcher in der schwachen Kohlenproduction des Landes und dem Mangel einer entwickelten Industrie seinen Grund findet.

Die Antheilnahme der irländischen Bahnen am Kohlen- und Coaksverkehre stellt sich, wie folgt:

Name der Bahn	1892	1891	1890	1889
Belfast u. County Down .	57.509	52.960	48.458	50 083
Belfast und Northern Counties	145.903	144.479	134.250	137.678
Cork u. Bandou . . .	8.435	8.337	6.308	7.146
Dublin Wicklow . . .	25.282	24.951	21.782	22.320
Dunkalk Newry	18.891	17.273	9.573	10.342
Great Northern	249.954	245.324	222.131	239.752
Great Southern	233.489	211.423	200.179	198.405
Midland Great Western .	54.697	54.894	47.892	50.818
Sligo Leitrim	7.488	6.079	7.505	7.070
Waterford u. Central .	25.579	21.840	21.414	18.767
Waterford u. Limerick .	57.264	52.124	51.769	46.164
Summa Irland . . T.	884.491	839.684	771.261	788.545

Die Gesammtproduction von Grossbritannien an Kohle, sowie der Grubenpreis erreichte im Jahre 1892 und den Vorjahren folgende Ziffern:

	Tonnen	Preis per Tonne an der Grube
1892	181,787.000	7 sh. $3^1/_4$ d
1891	185,479.000	7 „ $11^3/_4$ „
1890	181.614.000	8 „ 3 „
1889	176,917.000	6 „ $4^1/_4$ „
1888	169,935.000	5 „ $0^3/_4$ „
1887	162.120.000	4 „ $9^4/_5$ „
1886	157,518.000	4 „ $10^1/_2$ „
1885	159,351.000	5 „ 2 „
1884	160,758.000	5 „ 5 „
1883	163,737.000	5 „ 8 „

Die englischen Canäle hatten nur einen geringen Antheil am Kohlen- und Coaksverkehre, welcher überdies noch von Jahr zu Jahr im Abnehmen begriffen ist. Die diesbezüglichen Verkehrsziffern in Tonnen sind folgende:

Name des Canals	1892	1891	1890	1883
Birmingham . . .	4.080.905	4,165.380	4,134.000	4,520.000
Bridgewater . . .	691.552	680.999	705.000	788.000
Gloucester und Berkshire . . .	52.673	53.095	59.000	54.000
Leeds nnd Liverpool	1,141.716	1,127.530	1,157.000	1,252.000
Severn Navigation	50.133	40.903	52.000	60.000
Shropshire Union .	50.660	51.593	64.000	—
Stafford nnd Worcester	222.728	208.056	192.000	219.000
Trent und Mersey	204.971	186.529	185.000	198.000
Summa Canäle .	6,495.338	6,514.085	6,548.000	7,091.000

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Einbeziehung des Bodensee-Schiffahrtsverkehres in den internationalen Eisenbahntransport.) Mit Schreiben vom 3. Juli d. J. hat das schweizerische Post- und Eisenbahn-Departement dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern eine Mittheilung der Direction der Schweizerischen Nordostbahn vom 31. Mai d. J. zugestellt, aus welcher hervorgeht, dass die vereinigten Dampfschiffahrtsverwaltungen für den Bodensee und Rhein beschlossen haben, diejenigen Bodenseerouten, welche Bestandtheile internationaler Eisenbahnrouten bilden und der Vermittlung des durchgehenden Verkehres dienen, hinsichtlich des letzteren dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr zu unterstellen. Die Direction der Nordostbahn hat ihrem Schreiben die Bemerkung beigefügt, dass es sich damit nur um eine Mittheilung im Sinne des Art. II des Reglements, betreffend die Errichtung eines Centralamtes, nicht aber um eine Anzeige gemäss Art. 58 des internationalen Uebereinkommens handle. Das Centralamt hat das Eingangs bezogene Schreiben in nachstehender Weise beantwortet: Wenn die Bemerknng der Direction der Nordostbahn auf der Voraussetzung beruhen sollte, oder den Zweck hätte, zu constatiren, dass die Bodenseerouten grundsätzlich ausser dem internationalen Uebereinkommen stehen, und dass es von der unbeschränkten Entschliessung der dabei betheiligten Verwaltungen abhänge, ob sie die Vorschriften des Uebereinkommens annehmen wolle oder dass sie beliebig von der ergangenen Entschliessnng zurücktreten können, so wäre das Centralamt nicht in der Lage, der Mittheilnng jener eine Folge zu geben, denn das Centralamt hat gemäss Art. 57 des Uebereinkommens nur die Mittheilnngen der vertragschliessenden Staaten oder der betheiligten Eisenbahnen entgegen zu nehmen und es könnte eine Erklärung der Bodensee-Dampfschiffahrts-Gesellschaften, auch wenn sie vom Centralamte an die Staaten und Eisenbahnen weiter geleitet würde, für diese keine verbindliche Wirkung haben. Die Dampfschiffahrts-Verwaltungen hätten im Wege des Vertrages mit den an ihrem Verkehre mitinteressirten Transportunternehmungen sich zu verständigen. Jene Voraussetzung könnte aber rechtlich nur vorhanden sein, wenn feststehen würde, dass das internationale Uebereinkommen als solches auf die Bodenseerouten nicht anwendbar wäre. Das Centralamt ist der Ansicht, dass ein solcher Ausschluss nicht besteht. In der internationalen Conferenz vom Jahre 1878 ist nämlich gegenüber dem schweizerischen Vorschlage, dem internationalen Uebereinkommen nur zusammenhängende Schienenverbindungen zu unterstellen, die von den deutschen Commissären beantragte Fassung des Art. 1 angenommen worden, welche laut der dazu gegebenen Begründung (Denkschrift der deutschen Commissarien, S. LI, zum Protokoll von 1878) ausdrücklich von der Absicht getragen war, vorzusorgen, dass nicht etwa Bahnen mit ausnahmsweiser Spurweite oder die Beförderung mittelst Trajectanstalten ausgeschlossen würden, eine Absicht, der auch im Verlauf der späteren Conferenzen nie eine Einwendung entgegengestellt worden ist. Es ist nun allerdings richtig, dass in den Verzeichnissen, in denen von den Bodenuferseestaaten die Eisenbahnstrecken bezeichnet worden sind, auf welche das internationale Uebereinkommen Anwendung finden soll, und welche gestützt auf die im Art. 1 des Uebereinkommens vorgesehene Liste erstellt wurde, die Verbindungen über den Bodensee nicht namentlich angeführt sind. Dies musste, wenn man dieser Thatsache den Sinn beilegen wollte, dass die Bodenseerouten wirklich ausser dem Bereich des internationalen Uebereinkommens hätten belassen werden sollen, umsomehr auffallen, als damit für denjenigen bedeutenden internationalen Verkehr, welcher mittelst der Trajectsverbindungen über den Bodensee befördert wird, eine ganz unannehmbare Lage geschaffen wäre, die man unmöglich hat herbeiführen wollen. Auch der Umstand, dass in den Karten, welche den erwähnten Verzeichnissen beigegeben waren, die Bodenseerouten nicht eingezeichnet sind, kann einen andern Schluss nicht begründen; ganz abgesehen davon, dass diese Karten im Uebereinkommen nicht vorgesehen, und dass sie demnach auch nicht etwa als integrirender Bestandtheil der Liste zu behandeln sind. Was aber die Verzeichnisse, bezw. die Liste betrifft, so war es nicht nöthig, darin der Bodenseestrecken ausdrücklich Erwähnung zu thun, da die Trajectanstalten und Schiffverbindungen, welche in Betracht kommen, ausschliesslich solchen Bahnverwaltungen zugehören, auf welche das internationale Uebereinkommen Anwendung findet. Wenn dessungeachtet noch Zweifel darüber bestehen konnten, welches die Stellung der internationalen Bodenseerouten zu dem Uebereinkommen vom 14. October 1890 sei, so sind dieselben nun durch die Mittheilungen der Direction der Schweizerischen Nordostbahn beseitigt. Bei dieser Sachlage steht für das Centralamt nichts entgegen, die Mittheilung der Direction der Schweizer. Nordostbahn entgegenzunehmen und in dem von ihr gewünschten Sinne zu behandeln. Das Centralamt hat sohin von dem vorstehenden Inhalte den Vertragstaaten Mittheilung gemacht.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 7.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CVI. Stückes.) Das am 14. August herausgegebene CVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2295: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 5. August 1893, Z. 27.952, betreffend das Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Troppau in Schlesien nach Mähren.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind der II. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 110 (Dänische Eisenbahnen), der III. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 68 (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) und der VI. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" herausgegeben und vertheilt worden.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Seitens der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ist das nen aufgestellte Verzeichniss Nr. 42 (kgl. Eisenbahndirection zu Magdeburg) ausgegeben worden, durch welches das im Juni 1891 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Literatur.

Handausgaben der Vorschriften, betreffend den Transport explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen. (Grössere Ausgabe.) Mit dem Handelsministerial-Erlass vom 2. August 1893, Z. 40.992 (V.-Bl. Nr. 92), wurden die Bahnverwaltungen anlässlich der Kundmachung der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, darauf aufmerksam gemacht, dass demnächst als Heft 104 der von der k. k. Hof- und Staatsdruckerei veranstalteten Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen eine Zusammenstellung sämmtlicher Vorschriften, betreffend den Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österreichischen Eisenbahnen erscheinen wird. In dieser Zusammenstellung haben übrigens die einschlägigen Vorschriften des am 1. September mit Wirksamkeit vom 1. October zur Kundmachung gelangenden I. Nachtrages zum Eisenbahn-Betriebsreglement, sowie des gleichzeitig in Geltung tretenden II. Nachtrages zur Vereinbarung mit Deutschland über den wechselseitigen Verkehr der bedingungsweise zum Eisenbahntransporte zugelassenen Gegenstände bereits Berücksichtigung gefunden. Der Preis dieser Zusammenstellung beträgt 70 kr.

(Kleinere Ausgabe.) Da sich jedoch erwiesen hat, dass die erwähnte, alle einschlägigen Vorschriften umfassende Zusammenstellung für den eigentlichen operativen Bahndienst zu umfangreich sich gestalte, so wird ausserdem bei der k. k. Hof- und Staatsdruckerei eine kleinere Handausgabe veranstaltet, welche nur die Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, lediglich unter Beifügung des Einführungs-Erlasses vom 1. August 1893, Z. 40.703, sowie einer Zusammenstellung der concessionirten Sprengmittel enthält. — Der Preis dieser kleineren Ausgabe beträgt 12 kr.

„Notice sur les travaux d'amélioration de l'embouchure du Danube et du bras de Soulina 1857—1891." — Par Voisin-Bey.

Unter diesem Titel hat der General-Inspector des französischen Brücken- und Strassenbauwesens M. Voisin-Bey, der bekanntlich lange Zeit in egyptischen Diensten gestanden, in den „Annales des Ponts et Chaussées", Jänner- und Februarheft 1893, einen längeren Aufsatz über die Thätigkeit der Europäischen Donaucommission erscheinen lassen, der auch in einem bei Ch. Dunod's Witwe, Paris, Quai des Augustins 49, verlegten Separat-Abdrucke vorliegt.

Das Buch, welches an eine ähnliche, im Jahre 1872 in den „Annales des Ponts et Chaussées", IV. Band, erschienene Publication anknüpft, und hauptsächlich aus den eigenen Acten der Europäischen Donaucommission, insbesondere aus den von derselben in den Jahren 1865, 1873 und 1887 veröffentlichten „mémoire's" schöpft, gibt eine eingehende Schilderung der Arbeiten der Commission von ihrer Creirung bis zum Jahre 1891 und zeigt so recht deren erspriessliches und verdienstvolles Wirken auf technischem wie auf finanziellem Gebiete.

Beginnend mit der Einsetzung der Commission durch Art. 16 des Pariser Friedens vom 30. März 1856 wird zunächst deren Constituirung, sowie das von ihr alsbald nach ihrem am 4. November 1856 erfolgten Zusammentritte entworfene Programm besprochen, welches die vorbereitenden Studien und Arbeiten behandelt, mit denen bekanntlich der englische Ingenieur Charles Hartley, welcher noch heute als ingénieur consultant in den Diensten der Commission steht, betraut wurde. Daran schliesst sich eine auszugsweise Wiedergabe des von dem genannten Ingenieur auf Grund seiner Studien am 17. October 1857 erstatteten Berichtes über die allgemeine Gestaltung des Donaudeltas, die Barrenbildung vor der Mündung, die Mittel und Wege zur Flusscorrection, den Kilia-, den Sulina- und den St. Georgs-Arm, und über die Verbesserung des Sulina-Armes insbesondere, sowie eine kurze Darstellung der zunächst unternommenen Arbeiten.

In den weiteren Capiteln werden die für die Wahl der Sulina-Mündung als der zu regulirenden Mündung bestimmenden Gründe und die Ausarbeitung des definitiven Projectes für diese Regulirung, die provisorischen Bauten in den Jahren 1857—65, sowie die definitiven Arbeiten in den drei Perioden 1866—71, 1872—86 und 1887—91, die Bauten im Sulina-Arme in den drei Perioden 1857—71, 1872—86 und 1887—91, sowie die verschiedenen sonstigen Arbeiten II. Ordnung, als Beseitigung von Schiffswracken, Herstellung eines Bojensystems und von Anbindpfahlwerken, Schaffung und Erhaltung des Leinpfades, Anbringung von Haftpflöcken und Pegeln, Herstellung von Uferverkleidungen, Quai's u. dgl. besprochen. Sodann werden die verschiedenen administrativen Dienstzweige, das Seeleuchtenwesen, der Lootsendienst, die Schiffahrtspolizei, der Rettungsdienst und das Sanitätswesen von ihrer Schaffung an, in den verschiedenen Entwicklungsstadien und in ihrer gegenwärtigen Einrichtung eingehend geschildert.

Eine Darstellung der finanziellen Lage der Commission am 31. December 1890 nebst kurzem Ueberblicke über die ganze Finanzgeschichte, sowie ein Resumé über die gesammten Ausgaben der Commission von Anbeginn bis in die neueste Zeit bilden den Schluss des ersten Abschnittes. Daran reihen sich als zweiter Abschnitt eine Reihe von Beilagen, welche hochinteressante, auf die Commission und deren Arbeiten bezügliche Actenstücke und Daten enthalten. Insbesondere seien daraus hervorgeboben sämmtliche auf die Schaffung der Commission und deren weitere Ausgestaltung bezüglichen Staatsverträge, ein Verzeichniss der sämmtlichen Delegirten, durch welche die einzelnen Staaten im Laufe der Jahre in der Commission vertreten waren, eine Tahelle über die Hochwässer im Sulina-Arme von 1858—91 nebst Beobachtungen und Berechnungen über Wasserstandshöhen, Stromgeschwindigkeit, mitgeführte Alluvionsmengen u. dgl., eine Tabelle über die meteorologischen Beobachtungen an der Sulinamündung von 1859—90, Beobachtungen über Veränderungen im Fahrwasser des Sulina-Armes, sowie im Meere vor der Sulinamündung nebst daran geknüpften Schlussfolgerungen, Daten über die 1857—91 bei Niederwasser im Sulina-Arme gemessenen Tiefen, eine detaillirte Beschreibung der einzelnen Strombauten, das geltende Schiffahrts- und Polizei-Reglement für die unterste Donau (von Braila bis zur Mündung) vom 19. Mai 1891, eine als Wegweiser für den Schiffer dienende Beschreibung dieser Schiffahrtsstrasse, das Schiffahrts- und Flusspolizei-Reglement für die Stromstrecke vom Eisernen Thore bis Braila, welches bekanntlich von der Europäischen Donau-Commission mit Zuziehung von Vertretern Serbiens und Bulgariens ausgearbeitet und durch den Londoner Vertrag vom 10. März 1883 Seiteus der Grossmächte gebilligt worden ist, jedoch wegen des Einspruches Rumäniens bisher nicht in Kraft getreten ist, die verschiedenen, auf einander gefolgten Tarife der Schiffahrtsgebühren an den Donaumündungen, die verschiedenen Lootsentarife in ihrer Aufeinanderfolge, die Schiffahrtsbewegung an der Sulinamündung von 1855—90, eine nach Flaggen geordnete Zusammenstellung der von 1856—90 aus den Donaumüudungen ausgelaufenen Schiffe, eine Uebersicht der von 1857—90 über die Sulinamündung ausgeführten Waaren und eine Zusammenstellung der Frachtsätze von den einzelnen Donauhäfen und dem Hafen von Sulina nach Grossbritannien in den Jahren 1874 bis 1890.

Den Schluss der Arbeit bildet ein Resumé, worin der Verfasser seine persönlichen Anschauungen über die Arbeiten der Europäischen Donau-Commission, sowie über die erzielten technischen und finanziellen Erfolge niederlegt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Wolle und Wolleabfälle.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1893 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Wolle und Wolleabfällen im Verkehre zwischen Giengen a. d. Brenz, Station der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, sowie Heidelberg, Station der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen und der Main-Neckar-Eisenbahn, einerseits und Brünn, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie Bielitz, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, andererseits zur Einführung.

Hiedurch wird der Ausnahmetarif für die Beförderung von Wolle und Wollabfällen im Verkehre zwischen Heidelberg und Brünn vom 1. Jänner 1893 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 14. August 1893. [672]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Einführung eines Ausnahmetarifes für Palmöl etc.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1893 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Palmöl, Palmkernöl, Palmnusskernöl, Cocosnussöl und Cocosöl im Verkehre zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol) und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigs-Bahn, der Main-Neckar-Bahn und der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. andererseits zur Einführung.

Hiedurch werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5, enthalten im Nachtrag VIII zum Theile II, Tarifhefte Nr. 1, 2, 3 und 6 vom 1. April 1885, ferner ein Nachtrag V zum Theil II, Tarifheft Nr. 4 und 5, vom 15. Februar 1887 aufgehoben.

Insoweit eine Frachterhöhung eintritt, bleiben die seitherigen Sätze noch bis 15. October 1893 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 14. August 1893. [673]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. September 1893 gelangen zu dem vom 1. März 1888 giltigen Tarif für den bezeichneten Verband die Nachträge VI zu Theil II, Heft 1, 2 und 3, ferner ein neuer Theil III für Getreide etc. und mit Giltigkeit vom 1. October 1893 der Nachtrag III zu Theil IV zur Einführung.

Die Nachträge zu Theil II enthalten u. A. einen neuen Ausnahmetarif Nr. 2 für Eisen und Eisenwaaren, sowie eine Abänderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 3 für landwirthschaftliche Geräthe und Maschinen.

Durch Nachtrag III zu Theil IV werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2 für Eisen und Eisenwaaren für den Umschlagsverkehr in den rumänischen Hafenstationen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare der vorbezeichneten Tarife bezw. Tarifnachträge sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen bezw. Stationen erhältlich.

Wien, am 15. August 1893. [674]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Südfrankreich via Schweiz.

Aufhebung von Ausnahmetarifen für die Beförderung von Wein und leeren Fässern.

Am 1. October 1893 treten nachstehende Tarife ohne Ersatz ausser Kraft.

1. Specialtarif für die Beförderung von Wein in Fässern etc. zwischen Stationen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft einerseits und Genf transit, Verrières transit etc. andererseits vom 1./10. Juni 1880.
2. Ausnahmetarif für die Beförderung von Wein und leeren Fässern zwischen Kaiser-Ebersdorf und Passau-Donaulände einerseits und Genf transit, Verrières transit etc. anderseits vom 10. Juli 1880.
3. Ausnahmetarif für die Beförderung von Wein und Weinmost in Fässern, sowie von leeren Fässern, zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn, der k. k. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, (nördliche, östliche und Theiss-Linie) und der Ersten Siebenbürger Eisenbahn einerseits und Delle transit, Verrières transit und Genf transit anderseits vom 10. November 1880.
4. Ausnahmetarif für die Beförderung von Wein in Fässern und von leeren Fässern zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der Ungarischen Westbahn und der Báttaszék-Dombovar-Zákányer (Donau-Drau) Bahn einerseits und Romanshorn und Rorschach, ferner Delle transit, Verrières transit und Genf transit andererseits vom 1. Juni 1882.

Wien, am 17. August 1893. [675]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1893, tritt im Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbande ein neuer Tarif Theil II, Heft 1 für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann den Stationen Brünn und Holubitz der priv. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und Teschen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits in Kraft.

Mit dem Tage der Einführung dieses Tarifes wird das vom 1. Juli 1889 giltige Tarifheft 1 des Galizisch-Oesterr.-Böhmischen Eisenbahn-Verbandes sammt den Nachträgen I—III aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. im Wege der Verbandsstationen zum Preise von 2 fl. per Stück zu beziehen.

Wien, am 18. August 1893. [676]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages IV.

Am 1. September 1893 gelangt Nachtrag IV zum Tarife vom 1. October 1892 für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält neue Frachtsätze nach Stationen der Neubaustrecke Schönholz—Tegel—Cremmen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Berlin und abgeänderte Frachtsätze nach Schmalkalden und Wernshausen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Erfurt, ferner Ergänzung des Kilometerzeigers.

Wien, am 15. August 1893. [677]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Besonders ermässigte Tour- und Retourkarten nach Innsbruck.

Für Besucher der Tiroler Landesausstellung in Innsbruck im Jahre 1893 werden von nun an bis 4. October 1893 in Meran besonders ermässigte Tour- und Retourkarten verausgabt, über deren Benützungsmodalitäten das Nähere den bezüglichen Kundmachungen zu entnehmen ist.

Wien, am 17. August 1893. [678]

Direction der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn
auch Namens der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Quarantainetaxen im Güterverkehre mit Bulgarien.

Mit Rücksicht auf die Seitens der bulgarischen Regierung mit 6. August 1893 gegen die Einschleppung der Cholera-Epidemie getroffenen Quarantaine-Massnahmen sieht sich die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft veranlasst, zur Deckung der derselben hiedurch entstehenden Auslagen für Sanitätswache, doppelte Lademanipulation etc. von der im Nachtrage VI zum Haupttarife für den Eilgut- und Frachtenverkehr vom Schiffahrtsbeginne 1891 vorgesehenen Bestimmung Gebrauch zu machen und nachstehenden Quarantaine-Zuschlag einzuheben, und zwar:

Für alle Güter ohne Rücksicht auf deren Provenienz, welche für bulgarische Stationen bestimmt sind und daselbst in Quarantaine kommen, 20 Centimes pro 100 kg.

Die Aufrechnung und Einhebung dieser Gebühr erfolgt an der Bestimmungsstation.

Wien, am 16. August 1893. [679]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anderweitige Berechnung der Malzsendungen.

Ab 1. October 1893 gelangen für Malzsendungen im obbezeichneten Verbande nicht mehr die für Getreide giltigen Frachtsätze zur Anwendung, sondern es werden diese Sendungen nach den für Oelsaaten giltigen Frachtsätzen berechnet.

Budapest, am 14. August 1893. [680]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverkehr.

Ausgabe eines neuen Tarifheftes.

Im Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverkehre tritt am 1. September 1893 mit der Bezeichnung Theil II, Heft 1, ein neues Tarifheft in Kraft, durch welches der bisherige Tarif vom 15. April 1889 sammt Nachtrag I—III ausser Kraft gesetzt wird.

Das neue Tarifheft umfasst den Verkehr zwischen den Stationen Wien (St.E.G., K.F.N.B., Südbahnhof, Matzleinsdorf, Markthalle, Hauptzollamt und K.E.B.), ferner Floridsdorf-Donaufeld und Stadlau einerseits und den inbenannten Stationen der k. und k. Bosna-Bahn, der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahn Doboj-Simin Han, der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, ferner den Stationen Bosna-Brod, Brod, Doberlin und Samac der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, sowie der Station Brčka-Gunja der Localbahn Vinkovce-Brčka andererseits und enthält directe Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter der normalen Tarifclassen, ferner Ausnahmetarife für die nachbenannten, in einzelnen Relationen zu befördernden Artikel, und zwar: Güter der Classe A, B und C bei Aufgabe in beliebigen Mengen, Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren, Holz der Classe C und des Specialtarifes 2, Knoppern und Knoppernmehl, Güter aller Art, Bier, Roheisen, Emballagen, Häute, Tabak roh, Holzwaaren, Obst, Eicheln, Honig, Kotzen, Eier und Kupfer, Opanken, Leder, Lederwaaren, Kaffee, Getreide etc. und Holzkohle.

Exemplare dieses Tarifheftes sind bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, am 16. August 1893. [681]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Im Nachtrage XV zum Tarife, Theil III, des obigen Verbandsverkehres, giltig vom 1. December 1892, ist der auf Seite 5 enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Zucker), Abtheilung II, in der Relation Wien-Lagerhaus-Donauquaibahnhof-Botosani von 886 Ctms. auf 386 Ctms. zu berichtigen.

Wien, im August 1893. [682]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Ungarischer Güterverkehr.

Neue Tarife.

Am 1. September 1893 treten an Stelle der Tarifhefte 1 und 4 vom 1. December 1889 neue Tarifhefte in Kraft.

Diese enthalten Frachtsätze für den Classen-Güterverkehr und einige Ausnahmetarife.

Soweit hiedurch gegenüber den bisher giltigen Tarifheften Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 1. October 1893 an, und am gleichen Tage treten auch die Frachtsätze der bisherigen Tarife für die in die neuen Tarife nicht mit übernommenen Stationen ausser Kraft.

Abdrücke der Tarifhefte können von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 15. August 1893. [683]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Tarifirung von Malz.

Mit 30. September 1893 treten für den Artikel „Malz" die directen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 38 (Getreide etc.), resp. Nr. 22 (Getreide etc.), enthalten im Tarif Theil II, Heft 1 und 3, ausser Kraft, und gelangen ab 1. October 1893 für denselben die in den gleichen Tarifheften enthaltenen directen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 A und B, resp. Nr. 4 A und B unter den daselbst angegebenen Bedingungen zur Anwendung.

Wien, am 16. August 1893. [684]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld. (Tarife für die Bahnstrecke Arolsen—Corbach.) Am 15. August 1893 wurde die dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamt zu Cassel unterstellte Bahnstrecke Arolsen—Corbach mit dem seither für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichteten Stationen Twiste, Berndorf (Waldeck) und Corbach auch für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und dem Haltepunkte Mengeringhausen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Für die neue Bahnstrecke haben Giltigkeit: Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Jänner 1893. An demselben Tage werden für den Eil- und Frachtstückgutverkehr von und nach Twiste, Berndorf (Waldeck) und Corbach Durchgangs-Frachtsätze nach und von Wartburg eingeführt, welche der Frachtberechnung zu Grunde gelegt werden, soweit directe Tarife für den Verkehr mit den genannten neuen Stationen nicht vorhanden sind. Die Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr von und nach den Stationen der neuen Strecke sind im Nachtrage VIII zum Staatsbahn-Personentarife (Theil II) vom 1. April 1890 enthalten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen von Oberschlesien nach Niederschlesien etc.) Am 10. August 1893 wurden folgende Stationen als Empfangsstationen in die Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen von Oberschlesien nach Niederschlesien etc. einbezogen:

a) Altwasser, Freiburg i/Schl., Fürstenwalde, Görlitz, Guben, Lauban, Lauchhammer, Neurode, Reichenbach i/Schl., Saarau, Schwiebus, Sommerfeld, Striegau, Vetschau und Zittau des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin;
b) Cüstriner Vorstadt und Vietz des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg;
c) Forst, Hoyerswerda und Niesky des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Tarifheft 1 und 2 betreffend.) Mit Giltigkeit von 15. August 1893 wird der Ausnahmetarif für Schleifholz (Prügel, Rundlinge bis zu höchstens 2·5 m Länge und 20 cm Durchmesser am schwachen Ende) — Tarifheft 1 Nr. 21, Tarifheft 2 Nr. 6 A — auf Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, nicht über 6 m lang, sowie auf Holzsägespäne (Holzsägemehl, unverpackt, ausgedehnt.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. (Tarifberichtigungen.) In den Nachträgen I zu den Tarifheften Nr. 1 und 2 sind Berichtigungen vorzunehmen, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst Giltigkeit ab 15. September 1893.

— (Aufnahme der Station Rybnik.) Mit Wirksamkeit vom 1. August 1893 wird die Station Rybnik der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau in den Ausnahmetarif 6 für Garne aller Art im Verkehre mit Schelklingen einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Frachtermässigungen für Futtermittel.) Die Giltigkeitsdauer der unterm 10. Juni 1893 veröffentlichten Frachtermässigung für Futter- und Streumittel, sowie Sämereien im innern Badischen Verkehr, sowie in denjenigen Verkehren, in welchen der inzwischen eingeführte Ausnahmetarif für Streu- nnd Futtermittel keine Anwendung findet, wird bis zum 1. Mai 1894 erstreckt.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahn-Verband. (Kalksteinmehl.) Mit dem 1. October 1893 scheidet der Artikel „Kalksteinmehl" aus dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 13 (für Düngemittel) der Tarifhefte I A und I B (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) aus.

Die von diesem Zeitpunkte ab aufkommenden bezüglichen Sendungen werden zu den Sätzen des Specialtarifs III abgefertigt, wodurch kleine Frachterhöhungen eintreten.

Rheinisch-Westphälisch-Bayer. Gütertarif vom 1. Jänner 1891, Heft 1. (Ausnahmetarif für Bausteine.) Mit sofortiger Wirksamkeit kommt ein Ausnahmetarif für krummlinig profilirte und abfacirte, jedoch ungeschliffene Bausteine bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen zur Einführung.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Statseisenbahnen, Heft D für den Verkehr der kgl. Bayer. Localbahnen vom 1. Jänner 1893.) Vom 1. September 1893 an werden für den Verkehr auf der Localbahn Bad Reichenhall-Berchtesgaden neue Rückfahrtskarten zu ermässigten Preisen ausgegeben.

Preuss.-Sächs.-Thüringisch-Bayerischer Personen- und Gepäckverkehr; Tarif vom 1. Mai 1892. (Aenderung von Rückfahrkarten.) Ab 15. August 1893 kommen an Stelle der in Bad Kissingen und Würzburg aufliegenden Rückfahrkarten nach Leipzig Thür. Bhf. über Ritschenhausen—Suhl Rückfahrkarten mit wahlweiser Giltigkeit nach Leipzig Thür. Bhf. über Ritschenhausen—Suhl—Corbetha oder nach Leipzig Magdbg. Bhf. über Ritschenhausen—Halle—Schkeuditz zur Einführung.

Eine Preisänderung tritt nicht ein.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1613	Böhmischen Commercial-bahnen		Frische Cichorienwurzel und Rüben	Třebovětic Všestar Hořeňovee	Smirič (B.C.B.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe C bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Krenzer 12·5 11·9 6·0	Krenzer 8·6 10·4 4·0	Krenzer 3·9 1·5 2·0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1614	Böhmischen Westbahn		Bauholz und Bretter a) von 5000 kg an b) von mindestens 10000 kg	T a n s	P i l s e n	Die an die „Tarifbegünstigung für die frachtgutmässige Beförderung von Baumaterialien etc. zu Neuanlagen von Industrie-Etablissements“ enthalten im Nachtrag II zum Anhang zum Localgütertarife der B.W.B. geknüpften Bedingungen	Bis Ende October 1893	Localgütertarif ad a) Tarifclasse A ad b) Specialtarif 2	ad a) 29·0 kr. ad b) 16·0 kr.	ad a) 20·3 kr. ad b) 11·2 kr.	ad a) 30% ad b) 30%	Im Rückvergütungswege	Siehe Punkt 8 der Bestimmungen nebenbezeichneter Tarifbegünstigung	Sendungen müssen für den Bau neuer Lagerkeller und einer Pechersanlage in der Ersten Pilsner Actien-Brauerei bestimmt sein. (Nachtrag zur Veröffentlichung in Nr. 48 ex 1893, forti. Nr. 949)
1615	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohlen (Schmiedekohle)	Dresden-Altstadt	Schreckenstein	Anfrechthaltung der Bestimmungen des Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehres, Tarif vom 10. September 1892	Vom 20. August 1893 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr, Tarif vom 10. September 1892	Bestsht keiner	33·8 Pfennige deutsche Reichswährung		Im Kartirungswege		
1616	Böhmischen Nordbahn		Eisen und Stahl der Pos. E 6 des gemeinsamen Tarifes Theil I	Georgswalde-Ehershach	Warnsdorf	Bei Anfgahe als Stückgut Bei Aufgabe von mindestene 5000 kg 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlnng hiefür	Bis Ende 1893	Localtarif	kr. 19·0 17·5 16·0	kr. 17·4 12·0 9·6	kr. 1·6 5·5 6·4	Im Kartirngswege		
1617	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 90 ex 1893, Position 1564 für Zinkblech-Sendungen von Oswięcim nach Budapester Bahnhöfen publicirte ermässigte Frachtsatz von 153·8 kr. pro 100 kg findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen nach Budapest-Communal-Lagerhäuser, Budapest-Südbahnhof loco und Ó Buda-Filatorigát Anwendung.			Bis auf Weiteres, längstens bis 30. November 1893					Im Kartirungswege		

Offert-Ausschreibung.

Für die **Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka** ist die **Lieferung und Aufstellung der eisernen Brücken und Geländer** im allgemeinen, öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst Blech- und Fachwerkbrücken im Gesammtgewichte von rund 370 t und 3600 m Geländer.

Das Materiale für diese Lieferung besteht aus weichem Martin-Flusseisen.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 1000 kg, bezw. 1 m Geländer; die Offerte haben sich auf die ganze Lieferung zu beziehen.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen im Bureau II a der Fachabtheilung für Bahnerhaltungs- und Baudienst der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien XV. (Westbahnhof) zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens 30. August l. J., 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien XV. (Administrationsgebäude) eingereicht werden.

Wien, im August 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Für ein **Frachten-Revisionsbureau** wird ein

tüchtiger Calculant (Tarifeur)

gesucht.

Offerte unter **„B. C. 4465“** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I.** (374)

Tarifeur

mit **Prima-Referenzen, selbstständiger Calculant,** per **sofort** für ein **grösseres internationales Speditions- und Elbeschiffahrts-Geschäft gesucht.**

Offerte unter **„P. H. 4410“** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I.** (373)

Fabrikslager: **Hernals, Karlsg. 19.** | Die Parquetten-, Friesbrettel- und Fussboden-Fabrik von | Comptoir und Niederlage: **Gumpendorferstr. Nr. 58 a**

G. DOLLINAR, WIEN

empfiehlt ihr grosses Waarenlager von **fertigen Parquetten** in grosser Auswahl an Mustern, und zwar **fournirt** und **massiv,** sowie von **eichenen amerikanischen Friesbretteln** in beliebigen Dimensionen. Dann weiche Lärchen- und Buchen-Schiffböden unter Garantie für Trockenheit wie auch solider Ausführung. **Nach Wunsch wird von uns sowohl in Loco, wie auch in der Provinz die Fussbodenlegung zu billigen Preisen übernommen.**

Preiscourants und Musterkarten gratis. (330)

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken

Wartberg und Mitterdorf

Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark

WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.

Maschinelle Einrichtungen für Massen-Production.

Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500–600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (323)

Maschinen- & Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel

aller Systeme,

Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,

Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen

aller Gattungen,

Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (335)

Patronen und Geschosse.

Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Hydraulischen Kalk- und Portland-Cement-Fabrik

zu **Perlmoos** (vorm. **Angelo Saullich**) in Wien.

1862 London, Preis-Medaille. — 1863 Grosse goldene Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1867 Paris, Erste grosse silberne Medaille. — 1873 Wien, Fortschritts- und Verdienst-Medaille. — 1880 Wien, Grosse gold. Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1882 Triest, Ehrendiplom und grosse goldene Medaille.

Preisgekrönten Perlmooser

PORTLAND-CEMENT

und echt **Kufsteiner Roman-Cement**

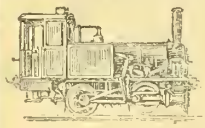
liefern wir in vorzüglichster, gleichmässiger Qualität, entsprechend den vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine in Wien ausgearbeiteten und angenommenen Normen für einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland- und Roman-Cement.

Erzeugungsfähigkeit der sämmtlichen gesellschaftlichen Werke **zweieinhalb Millionen Centner.** (313)

Wir bitten geneigte Aufträge zu richten an:

Direction u. Niederlage Wien, IV., Wienstr. 3.
Johann Gruber in Budapest, für die gleichnamige Stadt.
Schmidl, Müller & Co. in Prag, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
C. Bergmann in Linz, für Oberösterreich.
Hoerner & Honsell in Triest, Dépôt für das Küstenland, Triest und Fiume.
Ludwig Haagner in Graz, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
J. W. Rothaner in Klagenfurt, f. Kärnten.
Max Wöss, A. Saullich's Nchf., Salzburg, für die gleichnamige Stadt und Kronland.
Gerstmann & Lindner in Brünn, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.

Schmalspurige Eisenbahnen



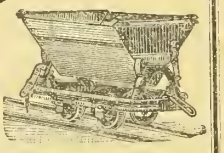
fest und verlegbar
für Hand-, Pferde-, u. Locomotiv-betrieb

Orenstein & Koppel.

Feldbahnfabrik. Budapest,
Wien, VI., Andrassy-út 81.
Prag, Mariengasse 41 neu. I., Schwarzenbergstrasse 8.

(341)

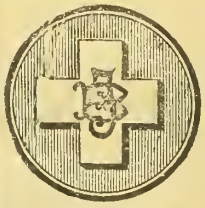
Uebernahme von Bau u. Betrieb.
Vermiethung ganzer Anlagen.



Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Bräuer & Jänke
Wien 1/1 Tegetthoffstrasse 7 (Kärntnerhof.)

Schutzmarke



Fabrik chirurgischer Verbandstoffe, Rettungskästen, Tragbahren, Sanitäts-Geräthschaften, Bandagen orthopädischer Apparate und künstlicher Extremitäten. Lager chirurgischer Instrumente, Papiermaché-Artikel, Chirurgische Hart- und Weichgummi-Waaren.

Prämiirt Grenoble 1892 für **Rettungs-** und **Sanitätswesen.**

Klinischer Katalog mit über 1000 Illustrationen gratis und franco.
(362)

Christoph Schramm
Lack- und Firniss-Fabriken
WIEN und **OFFENBACH** a/M.
Simmering. Rohrmühle.
Errichtet 1837.
Filiale in BERLIN S.W., Oranienstrasse 81/82.
Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:
Eisenbahnwagen-Lacke
Kutschenlacke, Präparationslacke
Terebine, Filling up.-Spachtelkitt
Locomotivlacke (331)
in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

fabriciren:
Eisen- u. Stahldraht u. Litzen, Kupfer- u. Bronzedraht
für elektrische und Signal-Leitungen, Einfriedigungen, Zugharrièren etc.
Drahtseile
für Aufzüge, schiefe Ebenen, Seilbahnen, Trajecte, Tauerei, Schiffstanwerk, Schlepptrossen, Ankertaue, Verholtrossen.
Isolirte Drähte und Kabel
für Telegraphie, Telephonie, elektr. Licht.

General-Vertr. f. Oesterreich-Ungarn:
Gebr. Bergmann,
Wien, Akademiestr. 3.

(329)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für
MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Döbling bei Wien.
Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).
BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.
Patente in allen Staaten. (312)
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.
Waggon-Oefen 566 in Verwendnng.
Rauchverzehrende Kamine „Helios“.
Absolut rauchverzehrende „Calorifères“.
Central-Heizungen aller Systeme.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 97. Wien, 22. August 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Ventilation von Schiffsräumen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Finanzministeriums vom 29. Juni 1893 *), betreffend die Eignung der vom Staate zur Zahlung übernommenen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen und der zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelten Actien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn zum Erlage als Militär-Heiratscautionen und die Anwendung der Kundmachung des Finanzministeriums vom 25. September 1883, R.-G.-Bl. Nr. 154, V.-Bl. Nr. 31, auf dieselben.

Die aus Anlass der Erwerbung der Galizischen Carl Ludwig-Bahn durch den Staat auf Grund des mit dem Gesetze vom 25. November 1891, R.-G.-Bl. Nr. 164, genehmigten Uebereinkommens vom 30. Juni 1891 vom Staate zur Selbstzahlung übernommenen Prioritäts-Obligationen, dann die durch Abstempelung in Staatsschuldverschreibungen umgewandelten Actien dieser Bahn bilden einen Bestandtheil der Schuld der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder und gehören demnach in Kategorie B der im § 1 der Kundmachung des Finanzministeriums vom 25. September 1883, R.-G.-Bl. Nr. 154, V.-Bl. Nr. 31, genannten Staatsschuldverschreibungen, welche zu Militär-Heiratscautionen gewidmet werden können.

Hinsichtlich des Verfahrens beim Erlage dieser Obligationen, bei Erhebung der Zinsen von denselben und bei Frei- oder Umschreibungen gelten die Bestimmungen des Erlasses des Finanzministeriums vom 3. Juli 1887, R.-G.-Bl. Nr. 96, V.-Bl. Nr. 31, mit Ausnahme des vorletzten Absatzes.

Steinbach m. p.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Deutschbrod-Humpoletz".

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung den Herren: Jacob Hruska, Bürgermeister in Humpoletz, Philipp Bečvař, Stadtrath in Humpoletz, Ferdinand Bursik, Bezirksobmann und Abt in Seelau, und Dr. Arnold Beck, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma, deutsch: „Localbahn Deutschbrod-Humpoletz", böhmisch: „Místní dráha z Německého Brodu do Humpolce" mit dem Sitze in Wien ertheilt und die Statuten genehmigt.

Wien, am 8. August 1893. — Z. 18.812. H.-M.-Z. 42.738.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 16. August 1893, Z. 43.622, an die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, betreffs Hinausgabe der „Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen" in Buchformat.

Im Nachhange zum h. ä. Erlasse vom 2. August 1893, Z. 40.992 (Verordnungs-Blatt Nr. 92, Seite 1477), womit die Herausgabe einer amtlichen Zusammenstellung sämmtlicher Vorschriften, betreffend den Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österreichischen Eisenbahnen, angekündigt wurde, wird die

*) Enthalten in dem am 17. August 1893 ausgegebenen XL. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 127.

geehrte Verwaltung in Kenntniss gesetzt, dass ausserdem von der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, lediglich unter Beifügung des Einführungs-Erlasses vom 1. August 1893, Z. 40.703, sowie einer Zusammenstellung der concessionirten Sprengmittel eine amtlich durchgesehene Handausgabe bei der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien, in der allernächsten Zeit erscheinen wird.

Um die Höhe der Auflage bestimmen zu können, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, auch ihren eventuellen Bedarf an Exemplaren dieser kleineren Handausgabe der genannten Staatsanstalt ehethunlichst bekanntzugeben.

Der Preis eines Exemplares wird sich auf 12 kr. stellen.

Bei diesem Anlasse wird übrigens die geehrte Verwaltung schon jetzt darauf aufmerksam gemacht, dass in der Eingangs erwähnten Zusammenstellung sämmtlicher auf den Transport explosiver Gegenstände Bezug nehmender Vorschriften, die einschlägigen Bestimmungen des am 1. September mit Wirksamkeit vom 1. October zur Kundmachung gelangenden I. Nachtrages zum Eisenbahn-Betriebs-Reglement, sowie des gleichzeitig in Geltung tretenden II. Nachtrages zur Vereinbarung mit Deutschland über den wechselseitigen Verkehr der bedingungsweise zum Eisenbahn-Transporte zugelassenen Gegenstände bereits Berücksichtigung gefunden haben.

Wien, am 16. August 1893.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Genehmigung der Abänderung der Statuten der Actiengesellschaft „Localbahn Gleisdorf-Weiz" in Graz.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die in den §§ 14, 15, 20, 21, 51, 53 und 56 geänderten Statuten der Actiengesellschaft „Localbahn Gleisdorf-Weiz" in Graz genehmigt.

Wien, am 9. August 1893. — Z. 19.300. H.-M.-Z. 43.344.

Eröffnung der Zahnradbahn auf den Schafberg.

Am 1. August 1893 wurde die Zahnradbahn auf den Schafberg mit den Stationen und Haltestellen St. Wolfgang Zahnradbahn, Ausweiche in km 2·6 (H.), Schafbergalpe (H.) und Schafbergspitze dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Stationen St. Wolfgang Zahnradbahn und Schafbergspitze, sowie die Haltestelle Schafbergalpe wurden für den Gesammtverkehr eröffnet, die Ausweiche in km 2·6 dient nur für Betriebszwecke. Den Betrieb führt die Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft in Salzburg.

Wien am 10. August 1893. G.-I.-Z. 15.671/II.

Ventilation von Schiffsräumen.

Für die Ventilation bewohnter Räume ist das Quantum frischer Luft massgebend, welches pro Kopf und Stunde zugeführt werden muss. — Die Physiologie lehrt, dass dieses Quantum rund 90 m^3 beträgt.

Der Luftwechsel in geschlossenen Räumen erfolgt mittelst eigener Vorrichtungen, Ventilatoren, zu deren Betriebe oft eine erhebliche Kraftleistung erforderlich ist, weil die durchströmende Luft in den Ventilatoren je nach Umständen einem bedeutenden Widerstande begegnet. — Dieser Widerstand entsteht durch die Reibung der Luft im Ventilator und ist bei sonst gleichen Verhältnissen der Innenfläche desselben proportional.

Es wird sich deshalb vor Allem empfehlen, für Ventilationsapparate Luftleitungsrohre von rundem und möglichst grossem Querschnitte anzuwenden und scharfe Biegungen dieser Rohre zu vermeiden, welche bei 30° den Nutzeffect der Ventilatoren um 25 pCt., bei 90° schon um 50 pCt. herabzumindern vermögen. — Ebenso wichtig ist die Anlage der Oeffnungen für die Zufuhr der frischen und den Abfluss der verdorbenen Luft.

Bei der Wahl des Ventilationssystems für ein Schiff muss auf den Zweck und auf die Einrichtungen an Bord Rücksicht genommen werden. Wenn der natürliche Luftzug nicht genügen sollte, so ist es unumgänglich nothwendig, Mittel zur Erzeugung eines künstlichen Zuges anzuwenden, die aber dann auch richtig installirt sein müssen, um die gewünschte Wirkung zu erzielen.

Bezüglich der Form und der sonstigen Einrichtungen der Ventilatoren, welche entweder pressend oder saugend wirken, ist zu bemerken, dass man mit beiden Systemen befriedigende Resultate unter der Voraussetzung erreichen kann, wenn der Apparat richtig dimensionirt ist und die Zufluss- und Abflussöffnungen zweckmässig angeordnet sind. Gegen die zahlreich vorhandenen Ventilatoren lässt sich fast durchwegs der Vorwurf erheben, dass sie zu enge Röhren besitzen, die entweder zu scharf gebogen sind oder, falls sie gerade gelegt sind, an den oberen Enden Hauben führen, die den Luftzutritt behindern.

Ein guter Ventilator muss in den gegebenen Raum eine bestimmte Menge frischer Luft zuführen und gleichzeitig ein ebenso grosses Quantum verdorbener Luft daraus entfernen. Bei vielen Ventilatoren kommt es jedoch vor, dass nicht nur verdorbene Luft, sondern auch solche abgeführt wird, welche noch athembar ist, wodurch der Luftwechsel fast illusorisch gemacht wird.

Die Regeln, welche bei der Ventilation von Schiffsräumen zu beobachten sind, lassen sich in folgenden Punkten kurz zusammen fassen:

1. Vor Allem ist die Menge frischer Luft zu ermitteln, welche unter gewöhnlichen Verhältnissen zugeführt werden muss. Auf ausserordentliche Fälle ist hiebei kein Bedacht zu nehmen, da dieselben nicht zu oft eintreten.
2. Es ist überall strenge Reinlichkeit zu üben und Kleidungsstücke sowie Schlafzeug bei jeder Gelegenheit zu lüften.

3. Jedes Schiff ist mit möglichst vielen Ventilatoren auszustatten. Die Oeffnungen der weiten und möglichst wenig gekrümmten Luftleitungsrohre für die zuzuführende frische und die abzuleitende verdorbene Luft sind an den entgegengesetzten Enden des zu ventilirenden Raumes anzuordnen.
4. Die Saugöffnungen mechanischer Ventilationsvorrichtungen dürfen nicht an Orten liegen, wo ausgestossene Luft hingelangt, weil sich sonst die Arbeit des Ventilators darauf beschränken würde, verdorbene Luft zum Hin- und Herwogen zu bringen.

Eine gute Ventilationsanlage befindet sich auf dem der Firma Thompson & Sons in Dundee gehörigen Schiffe „Jona".

Der Aufsatz in der „United Service Gazette", dem die obigen Ausführungen entnommen sind, weist zugleich auf einige sehr verbreitete Irrthümer hin, welche auf die Principien der Ventilation Bezug haben.

Es wird von Vielen angenommen, dass die Kohlensäure an der tiefsten Stelle eines geschlossenen Raumes liegen bleibt, weshalb auch sehr oft dort die Oeffnungen zur Abfuhr der verdorbenen Luft angebracht sind. Dies ist aber unrichtig, weil die Kohlensäure, wie jedes andere Gas, sich mit der Luft mengt und daher an allen Stellen des zu ventilirenden Raumes vorhanden ist.

Unbegründet ist die sehr häufig zu findende Scheu vor der Nachtluft, welche doch reiner als die Tagesluft ist, da sie weniger organische Verunreinigungen enthält. Ein nicht unerhebliches Hinderniss für die Lösung der Ventilationsfrage ist das Vorurtheil gegen den Luftzug, ohne welchen ein Luftwechsel nicht zu erreichen ist. — Die Meisten nehmen weniger Anstand, verdorbene Luft einzuathmen, als sich dem Luftzuge auszusetzen und bedenken nicht, dass ersteres mindestens ebenso nachtheilig ist als letzteres.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Auswechslung der Ueberfahrtsbrücke in km 20·0/1 der Strecke Budweis—Wesely in der Gemeinde Vitin: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Wittingau hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Auswechslung der hölzernen Ueberfahrtsbrücke in km 20·0/1 der Strecke Budweis—Wesely in der Gemeinde Vitin durch eine gemauerte Ueberfahrtsbrücke für den 6. September anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann Kostka in Wittingau. [G.-I.-Z. 15.921.]

Böhmische Westbahn. (Linie Chrast—Radnitz: Geleiseanlage in Radnitz und Radnitz-Stadt.) Die Pläne für die Reconstruction der Geleiseanlage in den Stationen Radnitz und Radnitz-Stadt wurden zur Ausführung bewilligt. [4. August, Z. 41.251.]

Böhmische Commercialbahnen. (Linien Königgrätz—Wostroměř und Sadova—Smiřitz: Ueberstellung einer Brückenwaage.) Die in der Station Všetar der Linie Königgrätz—Wostroměř entbehrlich gewordene Waggonbrückenwaage wird in Folge des steigenden Rübenverkehres in der Station Hořinoweš der Linie Sadova—Smiřitz aufgestellt. [21. Juli, Z. 38.469.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Wasserleitung nächst Königsberg-Maria Kulm.) Für die projectirte Fortsetzung der Wasserleitung der Königsberger Kohlengewerkschaft von ihrer neuen Briquettefabrik in Pochlowič bis zu ihrer alten Betriebsanlage nächst der Station Königsberg-Maria Kulm wurde die Bewilligung ertheilt. [29. Juli, Z. 35.364.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Aufstellung einer Dampfpumpe in Nimburg.) Die Aufstellung einer grösseren, den gesteigerten Anforderungen entsprechenden Dampfpumpe, System „Worthington", in der Wasserstation Nimburg wurde genehmigt. [25. Juli, Z. 29.165.]

— (Linie Deutschbrod—Pardubitz—Liebau: Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in Königgrätz.) Die Hochbaupläne für das zu erweiternde Aufnahmsgebäude in der Station Königgrätz wurden zur Ausführung bewilligt. [4. August, Z. 38.813.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Oberbaupläne.) Die Normalpläne für den Oberbau obgenannter Localbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [24. Juli. Z. 38.923.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Erweiterung des Zaya-Durchflussprofiles nächst Mistelbach.) Das Project für die im Bereiche der Zayabrücke in km 54·324 im Zusammenhange mit den Zayaregulirungsarbeiten des Zaya-Concurrenzausschusses Mistelbach-Laa auszuführende Erweiterung des Zaya-Durchflussprofiles wurde genehmigt. [26. Juli, Z. 29.664.]

— (Verlängerung der Wasserleitung in der Station Pardubitz und Einbauung eines Feuerwechsels.) Die Wasserleitung in der Station Pardubitz wird vom Wasserkrahne bis zu dem Frachten-Auf- und -Abgabsmagazine verlängert und vor demselben ein Feuerwechsel eingebaut. [19. Juli, Z. 32.846.]

— (Linie Studenetz—Gr.-Meseritsch: Erweiterung der Station Gr.-Meseritsch.) Das Project für die Vergrösserung des Verladeplatzes und die Herstellung eines Sturzgeleises in der Station Gross-Meseritsch wurde genehmigt. [29. Juli, Z. 35.820.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Ueberstellung einer Strassenbrückenwaage.) Die in der Station Cilli entbehrlich gewordene Strassenbrückenwaage wird in die Station Triest übertragen und zunächst der in km 576·5/6 daselbst befindlichen Waggonbrückenwaage aufgestellt. [31. Juli, Z. 35.883.]

— (Linie Kufstein—Ala: Bauliche Veränderungen in der Station Mattarello.) Das Stockgeleise in der Station Mattarello wird in das Geleise Nr. 1, unter Einbeziehung des neuen Wechsels in die bestehende Sicherungsanlage, eingebunden und zu beiden Seiten der genannten Station werden Einfahrtssignale aufgestellt. [24. Juli, Z. 34.055.]

Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. (Localbahn Monfalcone-Ronchi—Cervignano: Mauerwerks- und Eisenconstructionspläne.) Die Projecte für die Mauerwerksanlagen der kleineren Unterbauobjecte obgenannter Localbahn und für 20 Eisenconstructionen derselben wurden genehmigt. [18. Juli, Z. 37.583.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Einstellung von Specialwagen in den Fahrpark.) In den Fahrpark der k. k. Staatsbahnen werden 3 Stück der Ersten Pilsner Actienbrauerei gehörige Bierwagen mit Bremse, welche nach einer schon genehmigten Type erbaut werden, jedoch 8 Bremsplätze und Versicherungen der Brembestandtheile gegen Herabfallen bei Bruch derselben erhalten, eingestellt. [Z. 43.520.]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Abänderung der feststehenden Signale auf den in Oesterreich gelegenen Strecken.) Das Handelsministerium hat über Ansuchen der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden die im Sinne der neuen Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands beabsichtigte Abänderung jener feststehenden Signale, welche auf den im österreichischen Gebiete liegenden Theilstrecken ausschliesslich für das Personale der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen Geltung haben, genehmigt. [9. August, Z. 37.143.]

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

18. August. In der Strecke Neu-Zagórz—Mezö-Laborcz wurde der Gesammtverkehr mit den Zügen 2015 und 2016 wieder aufgenommen.

Ausweis über die im II. Quartal 1893 auf den österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station bezw. Haltestelle	Eröffnungs-Tag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Haltestelle: Sattendorf (zwischen der Station Ossiach und der Haltestelle Annenheim der Strecke Amstetten—Pontafel)	1. Mai	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Der Name der bisher bestandenen Haltestelle Sattendorf wurde mit 1. Mai in Annenheim abgeändert. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Zonentarifes, die Fahrkartenansgabe besorgt Wächter Nr. 316.
	Station: Fohnsdorf (Endstation der Abzweigung Zeltweg—Fohnsdorf)		Für den Personen-, Gepäck- und allgemeinen Güterverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt anf Grund des Zonentarifes, bezw. des Nachtrages II zum Localgütertarif, Theil II, Heft 1.
	Haltestelle: Leopoldsteiner See (zwischen den Stationen Radmer und Eisenerz der Strecke Hieflau—Eisenerz)		Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Mit dem Tage der Eröffnung der Haltestelle Leopoldsteiner See wurde die Haltestelle Tölzbach geschlossen. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Zonentarifes.
	Station: Erzberg (zwischen den Stationen Eisenerz und Prebichl der Localbahn Eisenerz—Vordernberg)	1. Juni	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Station Erzberg war bisher nur für den beschränkten Güterverkehr eingerichtet. Die Abfertigung der Personen und des Reisegepäcks findet beim Zuge im Nachzahlungswege statt. Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Tarife für jene Localbahnen, auf welche der Zonentarif keine Anwendung findet.
	Haltestelle: Glaslbremse (zwischen den Stationen Prebichl und Vordernberg-Rathhaus der Localbahn Eisenerz—Vordernberg)		Für den Personen- und Gepäcksverkehr (nur versuchsweise)	Die Abfertigung der Personen und des Reisegepäcks findet beim Zuge im Nachzahlungswege statt. Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Tarife für jene Localbahnen, auf welche der Zonentarif keine Anwendung findet.
	Station: Presekareny (zwischen den Stationen Hliboka und Karapcziu a/S. der Localbahn Hliboka—Berhometh)	15. Juni	Für die Auf- und Abgabe von lebenden Thieren	War bisher nur für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Güterverkehr eingerichtet. Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund des General-Gütertarifes I. Band, 1. Heft, Tarif Nr. 2 B, Abschnitt D und des in diesem Tarife enthaltenen Kilometerzeigers.
Böhmische Westbahn	Haltestellen: Hinter-Třebau (bei Wächterhaus Nr. 21 zwischen den Stationen Řewnitz und Karlstein der Strecke Prag—Pilsen)	1. Mai	Für den Personenverkehr	Eine Gepäckabfertigung von und nach diesen Haltestellen findet nicht statt. Die Ausgabe sowohl von Tour-, als auch von Tour- u. Retourkarten nach diesen Haltestellen erfolgt von allen Stationen und den Haltestellen Kuchelbad, Černošic, Königshof, Zbirow H. und Vollmar; dagegen werden Reisende von den Haltestellen Hinter Třeban n. Wostratschin nur nach der in der Richtung der Fahrt zunächst gelegenen Station abgefertigt, wo dieselben bei einer eventuellen Weiterreise Fahrkarten bis zur Bestimmungsstation zu lösen haben. Die Gebührenberechnung für die Tourkarten findet auf Grund der kilometrischen Entfernungen und der im Nachtrage VI zum Personentarife enthaltenen Gebührenberechnungstabellen statt.
	Wostratschin (bei Wächterhaus Nr. 128 zwischen den Stationen Stankau und Blisowa der Strecke Pilsen—Furth i. W.)			
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Haltestellen: Lultsch (zwischen den Stationen Rausnitz-Slawikowitz und Wischau der Strecke Brünn—Prerau)	1. Mai	Für den Eilgutverkehr und für den Getreideverkehr in ganzen Wagenladungen	War bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr, dann für Frachtgütertransporte in offenen Wagen eingerichtet. Die Gebührenberechnung für Eilgüter erfolgt nach der Gebührenberechnungs-Tabelle der Localtarifes für das Hauptbahnnetz, Theil II vom 1. Jänner 1893; für Getreidesendungen werden je nach der Verkehrsrichtung die für die Station Wischau, bezw. Rausnitz-Slawikowitz massgebenden Gebührensätze in Anwendung gebracht.
	Vschetul (zwischen der Haltestelle Strebetitz und der Station Holleschau der Strecke Kojetein—Bielitz)		Für den allgemeinen Eilgutverkehr	War bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr, dann für Frachtgütertransporte in offenen Wagen eingerichtet. Die Gebührenberechnung für Eilgüter erfolgt nach der Gebührenberechnungs-Tabelle des Localtarifes für das Hauptbahnnetz, Theil II vom 1. Jänner 1893. Bezüglich des Eilgutverkehres findet eine Beschränkung desselben auf die Zuckerfabrik Vschetul nicht mehr statt, während Frachtgüter nach wie vor nur für diese Zuckerfabrik zur Anf- und Abgabe gelangen können.
Mühlkreisbahn	Haltestelle: Auberg (zwischen der Haltestelle Iglmühle und der Station Haslach)	1. Mai	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Wurde von km 42·7 nach km 40·6 verlegt. Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Localtarife.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungs-Tag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Oesterr. Nordwestbahn	Haltestelle: Altstadt bei Tetschen (zwischen der Haltestelle Krischwitz und der Station Tetschen der Strecke Schreckenstein—Tetschen)	7. Mai	Für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Localtarife für den Personen- und Gepäckstransport vom 1. Juni 1891.
Localbahn Reichenberg-Gablonz	Station: Maffersdorf r/N. (zwischen der Haltestelle Röchlitz und der Station Maffersdorf l/N.)	1. Juni	Für den Gesammtverkehr	Diente bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den beschränkten Eilgut- und Wagenladungsverkehr; die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Localtarife vom 1. Juni 1891, bezw. vom 1. August 1883.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Haltestellen: Stadlauer Brücke-Lusthaus (zwischen den Stationen Wien und Stadlau der Strecke Wien—Brünn)	1. Mai	Für den Personenverkehr	Für die Dauer der Sommerfahrordnung eröffnet. Die Fahrpreise zwischen dieser Haltestelle und Wien oder Stadlau betragen bei Personenzügen: I. Cl. 45 kr., II. Cl. 30 kr. und III. Cl. 15 kr., bei Zügen zu ermässigten Preisen: II. Cl. 20 kr. und III. Cl. 10 kr.
	Řepov (zwischen den Stationen Trebitsch und Kralohof der Strecke Brünn—Okříško)			Die Fahrkartenausgabe für einfache Fahrt erfolgt von und nach den Stationen und Haltestellen der Strecke Brünn—Okříško.
Wiener Localbahnen	Station: Matzleinsdorf Frachtenstation (zwischen der Haltestelle Matzleinsdorf Viaduct und der Ausweiche Dammstrasse)	1. Mai	Für den Frachtenverkehr	Wurde am 14. März provisorisch eröffnet.
	Haltestelle: Matzleinsdorf Viaduct (Kopfstation der Theilstrecke Meidling Südbahnhof L. B.—Matzleinsdorf Viaduct)		Für den Personenverkehr	Die Fahrpreise zwischen dieser Haltestelle und den Stationen Matzleinsdorf-Frachtenstation und Meidling L.B., sowie der Ausweiche Dammstrasse betragen 8 kr. für die I. u. 6 kr. für die II. Cl.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die den Nachbenannten seinerzeit im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 24. Juli 1893, Z. 40.958/III, die seinerzeit mit Erlass vom 9. Juli 1892, Z. 42.947 (39.495), dem Reichstagsabgeordneten Dr. Alexander Ullmann, dem Friedrich Horschitz und dem Géza Baranyi ertheilte Vorconcession für eine von der Station Ersekujvár (Neuhäusel), eventuell der Station Udvard (unterhalb und nächst Ersekujvár) der Linie (Wien—)Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und bis zur Festung und Stadt Komárom (Komorn) führende normalspurige Eisenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 83 ex 1892), neuerdings auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 28. Juli 1893, Z. 50.185, die seinerzeit mit Erlass vom 20. Juli 1892, Z. 45.843 (39.940), dem Reichstagsabgeordneten, k. und k. Kämmerer Grafen Béla Keglevich ertheilte Vorconcession für folgende schmalspurig zu erbauende Linien, und zwar:
   a) eine von der Station Csorba (zwischen Liptó-Szent-Miklós und Poprád-Felka) der Linie Oderberg—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende und diese über Uj-Tátrafüred (Neu-Schmecks), Tátrafüred (Schmecks), Szép-Kilátás (Schöne Aussicht) und Lomniczi-Májorságot (Lomnitzer Maierhöfe) in der Endstation Szepes-Béla-Barlangliget mit der im Betriebe der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Localbahn Poprád-Felka — Szepes-Béla — Barlangliget (Poprádthalbahn) verbindende Linie;
   b) eine die projectirte Linie a) von der zukünftigen Station Lomniczi-Májorságok aus in der Station Nagy-Lomnicz gleichfalls mit der Poprádthalbahn verbindende Linie;
   c) eine von der Station Csorba der Linie a) ausgehende, unterhalb des Csorbaer Sees über Hági und Veszterlak führende und die Linie a) an einem geeigneten Punkte weiterhin gleichfalls mit der Linie a) verbindende Linie;
   d) eine von der zukünftigen Station Lomniczi-Májorságok der projectirten Linien a) und b) abzweigende und diese in der Endstation Szepes-Béla-Barlangliget mit der Poprádthalbahn verbindende Linie;
   e) eine von der Station Csorba der Linie a) aus bis zum Csorbaer See führende Zahnradbahn (vergl. Vorconcession ex 1892, Vrdgs.-Bl. Nr. 90 ex 1892),

   welche ernenerte Vorconcession nebst dem ursprünglichen Projectanten Grafen Béla Keglevich nunmehr im Vereine mit dem Reichstagsabgeordneten Dr. Aurel Münnich auch diesem auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt wurde.

Localbahn Petrosény-Lupeny. (Kohlenexport.) Die Rentabilität der von der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad—Brassó—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen von der Station Piski abzweigenden Eisenbahn Piski-Petrosény, welche schon ursprünglich im Interesse der Verfrachtung der Montanproducte des Hunyader Comitates (Südwesten Siebenbürgens) erbaut wurde, hat durch den Ausbau der Zsilvölgyer (Zsilthaler) Bahn, d. i. der in Fortsetzung derselben von Petrosény im Zsilthale bis Lupény führenden Linie Petrosény—Lupény (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90 ex 1892), einen bedeutenden Aufschwung genommen. Die von der genannten Linie berührten Reviere der Urikány-Zsilthaler Steinkohlen-Bergwerks-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35, 40 und 47 ex 1889) wurden durch den Bau dieser Linie in die Lage versetzt, mit Beginn dieses Jahres ihren Betrieb in grossem Style einzurichten. Der Export der Kohle über Piski und weiterhin, insbesondere nach dem Banate und via Brassó-Predeal nach Rumänien, hat seither bereits einen solchen Umfang genommen, dass ausser je vier in jeder Richtung verkehrenden fahrordnungsmässigen, in der Richtung gegen Norden zumeist Kohlenfracht befördernden gemischten Zügen auch Erforderniss-Kohlenzüge verkehren. Dem Berichte zufolge, welcher der am 1. August abgehaltenen Generalversammlung der Urikány-Zsilthaler Kohlenbergbau-Gesellschaft vorgelegt wurde, ist, Dank dieser Eisenbahnverbindung und der in die Linie Petrosény—Lupény einmündenden Montanbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1892), im ersten Semester 1893 bereits ein Reingewinn von 82.065 fl. erzielt worden.

Ungarische Eisenbahnen. (Betriebsergebnisse im Jahre 1892 [Fortsetzung und Schluss].) Für die früher angeführten Gruppen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 91) stellen sich die Betriebsergebnisse, wie folgt:

I. Bei den Ungarischen Staatsbahnen:

a) altes Netz (mit den verstaatlichten ungarischen Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und ohne Arad-Temesvárer Bahn):

	im Jahre 1892	im Jahre 1891
Einnahmen	fl. 73,721.700	fl. 70,609.114
Ausgaben	„ 41,353.081	„ 38,890.329
Ueberschuss	„ 32,368.619	„ 31,718.785
Betriebscoëfficient	56·09 %	55 08 %

Es erhöhten sich daher die Einnahmen im Jahre 1892 um fl. 3,112.586 oder 4·41 pCt., die Ausgaben um fl. 2,462.752 oder 6·33 pCt., so dass der Betriebsüberschuss gegenüber dem des Vorjahres um fl. 649.834 oder 2·05 pCt. günstiger erscheint. Der Betriebscoëfficient verschlechterte sich um 1·01 pCt.

Im Staatsvoranschlage sind die Einnahmen mit fl. 69,750.000, die Ausgaben mit fl. 38,840.000 und der Ueberschuss mit fl. 30,910.000 präliminirt worden. Das factische Ergebniss stellt sich daher bei den Einnahmen um fl. 3,971.700 günstiger, hingegen zeigt sich bei den Ausgaben eine Ueberschreitung von fl. 2,513.081; somit war der factische Ueberschuss um fl. 1,458.619 günstiger als der im Staatsbudget veranschlagte.

b) Arad-Temesvárer Eisenbahn:

	im Jahre 1892	im Jahre 1891
Einnahmen	fl. 362.602	fl. 391.721
Ausgaben	„ 225.637	„ 232.855
Ueberschuss	„ 136.965	„ 158.866
Betriebscoëfficient	62·23 %	59·44 %

Es zeigt sich daher bei den Einnahmen eine Verminderung von fl. 29.119 oder 7·43 pCt., bei den Ausgaben eine Verminderung um fl. 7218 oder 3·10 pCt. und beim Ueberschuss ein Rückgang um fl. 21.901 oder 13·79 pCt. Der Betriebscoëfficient erlitt eine ungünstige Steigerung um 2·79 pCt.

II. Bei den garantirten Bahnen:

	im Jahre 1892	im Jahre 1891
Einnahmen	fl. 4,843.406	fl. 4,689.803
Ausgaben	„ 2,213.934	„ 2,106.574
Ueberschuss	„ 2,629.472	„ 2,583.229
Betriebscoëfficient	45·71%	44·92%

Die Einnahmen steigerten sich also um fl. 153.603 oder 3·27 pCt., die Ausgaben desgleichen um fl. 107.360 oder 5·10 pCt., somit resultirt beim Ueberschusse blos eine Besserung von fl. 46.243 oder 1·80 pCt. Der Betriebscoëfficient verschlimmerte sich um 0·79 pCt.

III. Bei den ungarantirten Bahnen:

	im Jahre 1892	im Jahre 1891
Einnahmen	fl. 8,864.819	fl. 8,850.517
Ausgaben	„ 5,114.541	„ 5,243.097
Ueberschuss	„ 3,750.278	„ 3,607.420
Betriebscoëfficient	57·69%	59·24%

Die Einnahmen erhöhten sich daher um fl. 14.302 oder 0·16 pCt., hingegen verminderten sich die Ausgaben um fl. 128.556 oder 2·45 pCt.; somit resultirt beim Ueberschuss ein Plus von fl. 142.858 oder 3·96 pCt. Der Betriebscoëfficient besserte sich um 1·55 pCt.

Im Allgemeinen stellen sich die Ergebnisse im Jahre 1892 gegenüber denen des Jahres 1891 folgenderweise:

	Einnahmen	Ausgaben	Ueberschuss	Betriebscoëfficient
	Percent			
1. Kgl. Ungar. Staatsbahnen	+ 4·41	+ 6·23	+ 2·05	+ 1·01
2. Arad-Temesvárer Bahn	— 7·43	— 3·10	— 13·79	+ 2·79
3. Fünfkirchen-Barcser	+ 4·65	— 4·34	+ 12 01	— 3·87
4. Kaschau-Oderberger (ungar. Linie)	+ 3·08	+ 6·40	+ 0·38	+ 1·44
(1—4) zusammen	+ 4·28	+ 6·22	+ 1 96	+ 1·01
5. Südbahn (ungar. Linie)	— 0·27	— 2·16	+ 2·77	— 1·17
6. Mohács-Fünfkirchner	+ 1·89	— 3·93	+ 6·70	— 2·59
7. Raab - Oedenburg - Ebenfurther	+ 1·97	— 3·94	+ 8·79	— 3·11
(5—7) zusammen	+ 0·16	— 2·45	+ 3·96	— 1·55
(1—7) Totale	+ 3·84	+ 5·24	+ 2·15	+ 0 74

Zum Schlusse ist noch Folgendes zu bemerken:

Ad 2. Die Arad-Temesvárer Eisenbahn, welche im Jahre 1891 im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen war, ging (wie wir bereits eingangs erwähnten) vom 1. Jänner 1892 in das Eigenthum der letztgenannten Bahnen über. In den Ausgaben sind die Kosten der geringfügigen Investitionen inbegriffen, weil dieselben zu Lasten des Betriebes gerechnet werden dürfen.

Ad 3. Bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn sind die Kosten der Investitionen nicht in die Ausgaben einbezogen.

Ad 6. Bei der Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn beziehen sich die Resultate des Jahres 1891 auf 13 Monate. Bis Ende 1890 wurde nämlich das Betriebsjahr, sowie dies die Betriebs-Eigenthümerin, die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, eingeführt hatte, vom 1. December des einen Jahres bis 30. November des folgenden Jahres gerechnet, während nunmehr auf das Kalenderjahr übergegangen wurde.

Ausland.

Baden. (Lieferfristzuschläge.) Mit Genehmigung des Ministeriums des grossh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten wurde vom 15. August ab zu den reglementsmässigen Lieferfristen ein Lieferzeitzuschlag von einem Tage für Wagenladungsgüter in folgenden Stationen eingeführt, und zwar:

a) Käferthal-Wohlgelegen, Weinheim und Heidelberg für den Uebergang nach und von der schmalspurigen Nebenbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim,
b) Karlsruhe für den Uebergang nach und von der schmalspurigen Nebenbahn Durmersheim-Karlsruhe-Spoeck und
c) Zell für den Uebergang nach und von der schmalspurigen Nebenbahn Zell-Todtnau.

Frankreich. (Betriebseröffnungen.) Die Orléansbahn hat am 1. Juli a) die Linie Mauriac—Vendes (16·945 km) mit der Zwischenstation Sourniac; b) die Linie Vendes—Largnac (5·222 km), und c) die Linie Limoges—Brive (98·698 km) mit den Zwischenstationen Solignac le Vigen, Pierre Buffière, Glanges (Haltestelle), Magnac Vicq, Saint Germain les Belles, La Porcherie (Haltestelle), Masseret, Salon la Tour, Uzerche, Vigeois, Estivaux, Allassac, Donzenac und Ussac dem Betriebe übergeben. Die am 1. Juli von der Staatsbahn eröffnete Linie Ambarès—Bordeaux Midi hat die Zwischenstation Sainte Eulalie Corbon Blanc. Die Nordbahn hat am 10. Juli von der Linie Laon—Liart die Strecke Rozoy sur Serre-Liart (17·885 km) mit den Zwischenstationen Résigny, Fréty Saint Gorgon (Haltestelle), Rouvroy (Haltepunkt) und La Ferrée (Haltepunkt) dem Verkehre übergeben. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat von der Linie Ambert—Darsac die Strecke Ambert—Arlang (15·757 km) mit der Zwischenstation Marsac in Betrieb genommen. Die Drôme-Eisenbahu-Gesellschaft hat am 16. Juli die Linie Dieulefit—Montélimar eröffnet.

Brasilien. (Eisenbahn-Nachrichten.) Nach Mittheilungen des „Archiv für Eisenbahnwesen“ waren am Schlusse des Jahres 1891 2556 km Staatsbahnen im Betriebe. Die Länge der unter Staatsverwaltung im Betriebe, Bau und Vorbereitung befindlichen Eisenbahnen wird mit 29.189 km angegeben; davon entfallen auf unterstützte Linien 22.873 km (wovon 2839 km im Betriebe und 2750 km im Bau) und auf nicht unterstützte Linien 6316 km (von denen 577 km im Betriebe und 266 km im Bau). Die kilometrischen Anlagekosten schwanken zwischen 25.686 und 169.466 Milreïs. Der Zinsfuss beträgt 5—7 pCt., meist 6 pCt. Ueber die Betriebsergebnisse der brasilianischen Centralbahn im Jahre 1891 finden sich nachstehende Zahlen: Das Anlagecapital der rund 1119 km langeu Staatsbahn beträgt rund 125,770.000 Milreïs, davon entfallen auf 725 km (mit 1·6 m Spurweite) rund 100,306.000 Milreïs und auf 394 km (mit 1 m Spurweite) rund 25,464.000 Milreïs. Bei einer mittleren Betriebslänge von rund 922 km betrugen im Jahre 1891 die Betriebseiunahmen 16,186.508 Milreïs, die Betriebsauslagen 12,236.552 Milreïs. Das Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme stellte sich sonach auf 75·59 pCt. Befördert wurden 9,394.070 Personen, die eine Einnahme von 4,931.221 Milreïs erzielten. Au Betriebsmitteln waren vorhanden: 192 Locomotiven und 2482 Wagen (darunter 289 Personenwagen). Geleistet wurden in 60.410 Zügen 3,671.545 Zugskilometer.

Schiffahrt.

K. k. Schiffahrts-Betrieb am Bodensee. (Ergebnisse im Jahre 1892.) Der Verwaltungsbericht der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für das Geschäftsjahr 1892 enthält auch die Nachweisungen über die Leistungen und Ergebnisse des Staatsschiffahrtsbetriebes am Bodensee im Berichtsjahre. Nach demselben wurden 126.608 Personen, gegen 107.162 im Vorjahre und 126.441 im Jahre 1890, dann 118.333 t Güter gegen 165.805 t im Vorjahre und 185.069 t in 1890 befördert. (In der Personenfrequenz sind die auf eigenen und fremden Schiffen ausgegebenen und auf den Schiffen der k. k. Bodensee-Schiffahrt benützten Fahrkarten, ferner die mit directen Karten, combinirter Bahn- und Schiffsverkehr, sowie die mit Rundreiseheften auf hierseitigen Schiffen beförderten Personen enthalten.) Die Gesammteinnahmen des Bodensee-Schiffahrtsbetriebes betrugen im Jahre 1892 fl. 154.745 gegen fl. 176.455 im Jahre 1891 und fl. 204.501 im Jahre 1890. Die Gesammtkosten des Schiffahrtsbetriebes beliefen sich im Jahre 1892 auf fl. 147.146·88, gegen fl. 156.962·99 im Jahre 1891 und fl. 148.692·45 im Jahre 1890. Der Schiffspark für den Bodensee besteht dermalen aus 7 Dampfbooten, dem Salonschiffe „Kaiser Franz Josef I." mit einer Maximaltragfähigkeit von 298·4 t und einem Fassungsraume für 430 Personen, dem Salonschiffe „Kaiserin Elisabeth" mit einer Maximaltragfähigkeit von 292·2 t und einem Fassungsraume für 440 Personen, dem Salonschiffe „Kaiserin Maria Theresia" mit einer Maximaltragfähigkeit von 292·2 t und einem Fassungsraume für 440 Personen, den Personen- und Remorqueur-Schiffen „Habsburg" und „Austria" und den Propellern „Bregenz" und „Karoline", dann aus 4 Trajectkähnen für je 8 beladene Waggons mit einer Gesammttragfähigkeit von 1448·8 t, aus den Ruderbooten für den Hafendienst (1 Jolle, 1 Gigg, 1 Arbeitsboot, 1 Kohlenplätte) und 1 Lifeboot. Die Dampfer legten im Berichtsjahre insgesammt 84.980 Fahr- und 41.564 Schleppkilometer zurück, gegen 92.015 Fahr- und 46.344 Schleppkilometer im Vorjahre. Die Trajectwagen-Frequenz im Hafen von Bregenz gestaltete sich 1892, wie folgt: abgegangen 11.291, angekommen 11.466, beladen 12.907, leer 9850, somit zusammen 22.757; dagegen im Jahre 1891: abgegangen 15.293, angekommen 15.051, beladen 16.879, leer 13.465, zusammen 30.344. — Die Trajectwagen-Frequenz zwischen Bregenz und den einzelnen anderen Bodenseehäfen war 1892 folgende: von Bregenz nach Romanshorn 6494 Wagen, darunter 6222 beladene, 272 leere, von Romanshorn nach Bregenz 6707 Wagen, darunter 916 beladene, 5791 leere, zusammen 13.201 Wagen; von Bregenz nach Constanz 3526 Wagen, darunter 2075 beladene, 1451 leere, von Constanz nach Bregenz 3493 Wagen, darunter 2273 beladene, 1220 leere, zusammen 7019 Wagen; von Bregenz nach Friedrichshafen 1271 Wagen, darunter 1014 beladene, 257 leere, von Friedrichshafen nach Bregenz 1266 Wagen, darunter 407 beladene, 859 leere, zusammen 2537 Wagen.

Flussregulirungen in Ungarn. (Particlle Regulirungsarbeiten im Bereiche des Donaugebietes zwischen Kalosca, Baja und unterhalb Baja.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat die Regulirung der Donau zwischen Bogyiszlo (nächst Kalosca) und Baja, sowie bei Faisz (nächst Baja) beschlossen und die Vergebung der Arbeiten im Kostenpreise von circa 900.000 fl. im Wege öffentlicher Submission angeordnet. Die von einer unter Vorsitz des Ministerialrathes Radoslav Rapaics abgehaltenen Commission geprüften Offerte, wurden dem Minister zur Fürwahl und Entscheidung vorgelegt und sind die zu vergebenden Arbeiten, deren Durchführung von wesentlichem Vortheile für den Schiffahrtsbetrieb sein werden, noch im laufenden Jahre zu beginnen und bis Ende 1894 zu vollenden.

England. (Schiffsverkehr im Jahre 1892.) Nach den letzten Ausweisen des Handelsamtes ergibt sich, dass dieser Verkehr in den letzten Jahren trotz der niederen Frachtsätze eine stetige Steigerung erfahren hat. — Der Tonnengehalt aller Dampfer und Segelschiffe, welche im Jahre 1892 und den Vorjahren in britischen Häfen mit ihrer Ladung einlangten oder von denselben ausliefen, stellt sich wie folgt:

	Britische Schiffe	Fremde Schiffe
	Tonnengehalt	
1892	54,372.730	21,494.425
1891	53,957.435	20,855.185
1890	53,973.112	20,310.757
1889	52,469.654	19,420.241
1860	13,914.923	10,774.369

Von dem für 1892 ausgewiesenen Tonnengehalte aller Schiffe entfallen auf englische Dampfschiffe 49,857.700 t und auf fremde Dampfer 14,029.281 t. — Im Jahre 1892 betrug der Fassungsraum aller Schiffe der englischen Handelsmarine 10,286.198 t, gegen das Vorjahr um 324.624 t mehr. Im Jahre 1860 betrug derselbe nur 5,710.968 t. Im Jahre 1892 wurden im Vereinigten Königreiche Grossbritannien neue Segelschiffe mit 287.072 t Gehalt und neue Dampfer mit zusammen 514.476 t Gehalt gebaut. Der Fassungsraum der Schiffe fremder Handelsmarinen stellte sich nach den letzterhältlichen Angaben des Jahres 1891 folgendermassen: Norwegen 1,738.580 t, Vereinigte Staaten 1,005.950 t, Deutschland 1,468.985 t, Frankreich 948.079 t, Italien 825.757 t. Die Schiffe anderer Handelsmarinen besitzen sämmtlich weniger als 600.000 t Gehalt. Der Verkehr zwischen Grossbritannien und dessen colonialen Besitzungen, nach dem Tonnengehalte der in den Häfen des Vereinigten Königreiches eingelaufenen oder von denselben abgegangenen Schiffen bemessen, stellt sich wie folgt:

	Britische Schiffe	Fremde Schiffe
	Tonnengehalt	
1892	9,400.583	1,281.011
1891	9,387.614	1,127.528
1890	9,137.840	1,329.723
1889	9,211.059	1,214.279
1888	8,878.718	1,097.631
1887	8,439.815	1,092.523
1886	8,647.801	1,132.924

[„Railway News."]

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 21. bis zum 27. August.)

Adriatischer Dienst.

22. August, 11 Uhr Nachts: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
23. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris". Capitän G. Bnrgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnnovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
24. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco", Capitän A. Mocolo, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino nnd Gelsa.
„ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän L. Brelich, nach Venedig.
25. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnnovo (Megline), Perasto, Risano nnd Perzagno.
26. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän L. Brelich, nach Venedig.
„ nm 11 Uhr Nachts: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
27. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän F. Goll, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Grndaz, Fort-Opns und Pncischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

22. August, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Tebe", Capitän A. Martinolich, nach Smyrna, mit Berührnng von Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Vathy, Khios und Cesmè.
23. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Jupiter", Capitän G. Verona, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräns, Volo, Salonich, Cavalla nnd Dardanellen. Ferner nach Burgns, Costanza, Sulinà, Galatz nnd Braila. Es werden ausserdem auch Seudnngen nach Tultschn Ismail und Reni im Verbandverkehre via Galatz aufgenommen.
25. „ zu Mittag: Dampfer „Vorwärts", Capitän G. Mettel, nach Alexandrien, mit Berührnng von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Alexandrette, Mersinn nnd Rhodns. Ferner nach Lattakia nnd Tripoli, mit Ueberschiffung anf fremde Dampfer in Alexandrien.
26. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Dnphne", Capitän G. Mattiazzi, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Smyrna nnd Salonich. Ueberschiffnng in Constantinopel nach Bnrgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsnn, Kerasund, Trapezunt, Batum nnd Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. August, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Mnria Valerie", Capitän G. Costanzo, nach Indien, China nnd Japan, mit Berührung von Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Ponang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madrns und Calcntta, mit Ueberschiffnng anf eigene Dampfer in Colombo.
3. September, zu Mittag: Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez nnd Aden. Anschlnss in Bombay nach China nnd Jnpan.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Errichtung einer Schiffswerfte nächst Orsova.) Die Schiffswerfte der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Turn-Severin (rumänisches Gebiet) wurde, wie aus Budapest berichtet wird, an die kgl. rumänische Regierung für 80.000 Frcs. verkauft. Die Gesellschaft errichtet nun in Delboka bei Orsova eine neue Werfte, welche schon im nächsten Frühjahr dem Betrieb übergeben und woselbst auch der Winterhafen für die Schiffe errichtet werden wird.

Raaber Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft. (Aenderung der Firma und Verlegung des Sitzes der Direction nach Budapest.) Die Raaber Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft hat in ihrer am 27. Juli abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77) den Beschluss gefasst, die bisherige Firma „Raaber Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft" in „Ungarische Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft" umzuändern, und den Sitz der Gesellschaft nach Budapest zu verlegen.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Landes- als Handelsgerichtes Salzburg wurde am 2. August bei der Firma:

„Gaisbergbahn-Gesellschaft"

1. das Ausscheiden des Verwaltungsrathsmitgliedes und Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Guido Freiherrn von Clauer aus dem Verwaltungsrathe;

2. der Beschluss der Generalversammlung, dass der Verwaltungsrath der Gesellschaft für das kommende Geschäftsjahr aus acht Mitgliedern bestehen solle;

3. die Wiederwahl der Herren Theodor Bar. Dreifuss und Dr. Rudolf Spängler, ferner die Neuwahl der Herren Alfred Goldstein, Privaten in Wien, und Carl Francke, Eisenbahn-Directors in Rüdesheim am Rhein, je mit einer dreijährigen Functionsdauer als Verwaltungsräthe, eingetragen.

K. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn in Liquidation. (Gläubiger-Convocation.) Nachdem in der am 31. Juli 1890 abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn für den Fall der Einlösung der genannten Bahn durch den Staat die Anflösung dieser Actiengesellschaft beschlossen wurde, und nunmehr dieser Fall eingetreten und die Liquidationsfirma gemäss dieses Beschlusses zufolge Bescheides des k. k. Handelsgerichtes Wien vom 20. Juni 1893, Z. 105.820, im Register für Gesellschaftsfirmen eingetragen worden ist (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75, pag. 1219), werden die Gläubiger der k. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn in Liquidation nach Art. 243 des Handelsgesetzbuches und Art. I der kaiserlichen Verordnung vom 21. Juni 1873, R.-G.-Bl. Nr. 114, aufgefordert, ihre Forderungen wider die Gesellschaft binnen drei Monaten vom Tage der dritten Einschaltung der betreffenden Kundmachung in der „Wiener Zeitung", bezw. in der „Gazeta Lwowska" bei der k. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn in Liquidation zu Handen des Liquidators k. k. Hofrathes Dr. Franz Liharzik in Wien, Westbahnhof, zur Anmeldung zu bringen.

Verlosungen.

Am 26. Juni:

Kisujszállás-Dévaványa-Gyomaer Localeisenbahn-Actiengesellschaft. Prioritäts-Actien.

Am 28. Juni:

Gross-Kikinda — Gross-Becskereker Eisenbahn. Prioritäts-Actien (Rückzablung ab 2. Jänner 1894).

Am 15. Juli:

Szilagysager Vicinalbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Am 1. August:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1882 (Rückzahlung ab 2. November).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Silber-Prioritäten vom Jahre 1887 (Rückzahlung ab 2. November).

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Sämmtliche 5 pCt. Prioritäten I.—III. Em. (Rückzahlung ab 1. Februar 1894).

Am 4. August:

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Rückzahlungen.

Ab 1. September:

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (verlost am 1. März).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1886 (verlost am 2. Juni).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4¾ pCt. Staatsschuldverschreibungen.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (verlost am 4. August).

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. März).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Silber-Prioritäten (verlost am 1. März).

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. September:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten (Em. 1886). Für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.

Kaschau-Oderberger (vorm. Eperies-Tarnower) Bahn. 5 pCt. Prioritäten fl. 7.50 Silber. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1891, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Mährische Grenzbahn. 5 pCt. Prioritäten fl. 4.— Silber und Restcoupon per fl. 1.—.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. A fl. 4.97·2 Silber.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten Francs 7.50.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. fl. 5.— Silber.

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Ab 30. September:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 3.— ö. W.

Conversionen.

Prioritäten der Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Die Leoben-Vordernberger Eisenbahn emittirt zum Zwecke der Einlösung ihrer bei der Ziebung am 1. August d. J. der Verlosung unterzogenen und am 1. Februar 1894 zur Rückzahlung gelangenden 5percent. Prioritäts-Obligationen der I., II. und III. Emission eine neue 4percent. Anleibe im Nominalbetrage von ö. W. fl. 1,200.000 = Kr. 2,400.000, welche in auf den Ueberbringer lautenden Prioritäts-Theilschuldverschreibungen à ö. W. fl. 200 = Kr. 400 und ö. W. fl. 1000 = Kr. 2000 ausgefertigt, und halbjährig, und zwar vom 1. Februar 1894 angefangen, verzinst wird. Diese Anleihe, deren Verzinsung und Rückzahlung — die letztere geschieht innerbalb 68 Jahren al pari — ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug erfolgt, kommt auf der gesellschaftlichen Linie Leoben—Vordernberg in erster Rangordnung zur Sicherstellung. Von dieser Anleihe hat die Steiermärkische Escomptebank in Graz den Theilbetrag von circa ö. W. fl. 1,140.000 = Kr. 2,280.000 mit der Verpflicbtung übernommen, denselben den Besitzern der zur Rückzahlung am 1. Februar 1894 ausgelosten 5percent. Prioritäts-Obligationen I., II. und III. Emission zum Bezuge im Tauschwege zur Verfügung zu stellen. Die Besitzer der ausgelosten 5percent. Prioritäts-Obligationen werden aufgefordert, entweder dieselben vom 8. bis inclusive 22. August d. J. gegen die neuen 4percent. Prioritäts-Obligationen einzutauschen oder gegen Einlieferung der ausgelosten 5percent. Prioritäts-Obligationen den dafür entfallenden Betrag am 1. Februar 1894 an der Casse der Steiermärkischen Escomptebank in Graz entgegen zu nehmen. Für je ö. W. fl. 100 5percent. Silber-Prioritäts-Obligationen mit Coupon pro 1. Februar 1894 werden ö. W. fl. 100 = Kr. 200 4percent. Prioritäts-Obligationen mit Coupon per 1. August 1894 und ö. W. fl. 5.— in Baarem erfolgt.

Generalversammlungen.

16. August: Mährische Grenzbahn.
23. „ Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (ausserordentliche; 2. Ausschreibung).
7. September: Báttassek-Dombovár-Zákány (Donau-Drau) Eisenbahn (ausserordentliche).
11. „ Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn (ausserordentliche).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages III zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Bier etc.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1893 gelangt der Nachtrag III zum Ausnahmetarife vom 1. März 1892 für die Beförderung von Bier in Fässern, sowie von zurückgehenden leeren Bierfässern als Frachtgut im Verkehre zwischen den Stationen Pilsen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, Michelob der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, dann Budweis, Pilsen und Plzenec der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. Württemberg. Staatseisenbahnen, der grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckar-Eisenbahn, der k. Eisenbahn-Direction Frankfurt a/M., der k. Eisenbahn-Direction Köln (linksrh.) und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen anderseits zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 16. August 1893. [685]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rhein- und Main-Umschlags-Verkehr.

Aufhebung der Zucker-Frachtsätze für Frankfurt a/M. transit und Hafen und für Kastel Hafen.

Am 1. October 1893 treten die Frachtsätze für Frankfurt a/M. transit und Hafen und für Kastel Hafen des vom 15. November 1892 giltigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Roh- und Pilé-Zucker von böhmischen Stationen nach den Rhein- und Main-Umschlagstationen ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 17. August 1893. [686]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages III zum Theil II.

Mit 1. September 1893, und insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 15. October 1893, tritt der Nachtrag III zum Tarife Theil II des Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Juni 1892 in Kraft.

Durch denselben wird der bisherige Ausnahmetarif XX für Cement und hydraulischen Kalk (Roman-Cement) zur Gänze aufgehoben und durch einen neuen ersetzt.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 19. August 1893. [687]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Local-Güter-Verkehr.

Die am 1. Februar 1893 für den Artikel Malz nachgelassene Frachtberechnung nach dem Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabricate (Ausnahmetarif 5) wird zum 1. October 1893 aufgehoben. Von diesem Tage an wird die Fracht für Malz wieder auf Grund der Frachtsätze des Specialtarifs I berechnet.

Dresden, am 14. August 1893. [688]

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarif-Nachträge.

Am 1. October 1893 treten nachbenannte Tarifnachträge in Kraft:

a) Nachtrag II zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Anhange zu den Tarifen Theil II des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, enthaltend: Ergänzung der besonderen Bestimmungen, Kartinage-Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter, sowie für einzelne Artikel, Aufhebung von Frachtsätzen und Berichtigungen.

b) Nachtrag IX zum Tarife Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, enthaltend: Ergänzung der speciellen Bestimmungen und Berichtigungen.

c) Nachtrag IV zum Oesterreichischen Verbandstarife Theil II, Heft 3 b, enthaltend: Aufhebung von Frachtsätzen. Dieser tritt am 15. September 1893 in Wirksamkeit.

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Bahnverwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 18. August 1893. [689]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nachtrag II zum Anhange der gesellschaftlichen Localtarife, Heft 3 und 4.

Am 15. September 1893 tritt oben bezeichneter Tarifnachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzung der besonderen Bestimmungen und Kartirungs-Frachtsätze für einzelne Artikel.

Exemplare sind bei der Direction in Wien, I., Pestalozzigasse 8, erhältlich.

Wien, am 20. August 1893. [690]

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.
Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarifirung von Malz.

Mit 30. September 1893 tritt die für den Artikel Malz gegenwärtig giltige Tarifirung im Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1 und 2, nach Ausnahmetarif Nr. 5 c und im Sächsisch-Ungarischen Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 2, 3 und 5, nach Ausnahmetarif Nr. 5 a ausser Kraft und es gelangen ab 1. October 1893 für diesen Artikel die directen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 a im Sächsisch-Oesterreichischen und die directen Frachtsätze des Ausnahme-

tarifes Nr. 5 b im Sächsisch-Ungarischen Eisenbahnverbande unter den daselbst angegebenen Bedingungen zur Anwendung.

Wien, am 18. August 1893. [691]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Eröffnung der Station „Luschtenitz" für den Gesammtverkehr.

Anlässlich der am 1. September 1893 erfolgenden Eröffnung der Station Luschtenitz für den Gesammtverkehr ist in den Frachttarifen bei dieser Station der angesetzte Stern (*) zu streichen.

Wien, am 12. August 1893. [692]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Beigabe eines Ergänzungsblattes zum Nachtrage III des Theil II Heft 1.

Dem in der Nummer 95 dieses Blattes vom 17. d. M. (Seite 1524) angekündigten Nachtrage III zum Verbandstarife Theil II, Heft 1, wird ein Ergänzungsblatt beigelegt, welches die Tarifirung für „Sesamöl" und die Abänderung der Tarifirung vom Schnittpunkte für die Artikel „Castoröl (Ricinusöl) in Fässern" und „Cocosöl" enthält.

Wien, am 18. August 1893. [693]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ergänzung der „Bestimmungen" des Ausnahmetarifes für den Verkehr zwischen Wien einerseits und Triest und Fiume andererseits.

Die Bestimmungen des Ausnahmetarifs für den Verkehr zwischen Wien einerseits und Triest und Fiume andererseits vom 1. September 1892 auf Seite 5, sub Punkt 5 alinea 6, bezüglich Frachtberechnung bei Zusammenladung verschiedener Artikel, werden dahin erweitert, dass mit Giltigkeit vom 1. September 1893 bei Ermittlung des in einer solchen Ladung enthaltenen höchst tarifirten Artikels, bezw. des für denselben entfallenden Frachtsatzes, soferne sich die Einzelberechnung nicht billiger stellt, rücksichtlich der sperrigen Güter auch die Frachtsätze von 178, bezw. 91 kr. per 100 kg, welche bisher nur auf rein aus sperrigen Gütern gebildete Wagenladungen Anwendung zu finden hatten, in Rechnung zu ziehen sind, wobei jedoch stets bei der Frachtberechnung nach dem Wagenladungssatze des in der Ladung enthaltenen höchst tarifirten Artikels das Gesammtgewicht der Sendung um die Hälfte des Gewichtes der in der Sammelladung enthaltenen sperrigen Güter zu erhöhen ist.

Wien, am 14. August 1893. [694]

Sonstige Nachrichten.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Neue, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 10.) Mit Wirkung vom 1. September treten an Stelle der bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 10 für Petroleum und Naphta von Mannheim nach Basel und einer Anzahl anderer Badischer Stationen theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Tarifirung von Malz.) Soweit in den Local- und Wechselverkehren der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen untereinander, sowie im Wechselverkehr dieser Bahnen mit den übrigen Deutschen Eisenbahnen Ausnahmefrachtsätze für Malz bestehen, welche auf der Grundlage des Staffel-Ausnahmetarifs für Getreide beruhen, werden dieselben vom 1. October 1893 ab aufgehoben.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahnen. (Getreideverkehr von Russland.) An Stelle der zum 1./13. August gekündigten Russischen Getreide-Exporttarife nach Danzig etc. treten von demselben Tage ab unter der Bezeichnung „Getreideverkehr von Russland", bezw. „Getreideverkehr von Warschauer Bahnen" über Mlawa-Illowo nach Danzig und Neufahrwasser neue Ausnahme-Exporttarife in Kraft.

Berlin-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Aufnahme neuer Stationen.) Am 15. August wurden die Stationen Grosspostwitz und Wilthen in den Ausnahmetarif 5 a für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau einbezogen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. (Ausnahmetarif für Torfstreu etc.) Der Ausnahmetarif für Torfstreu, Torfmull und Futtermittel findet vom 10. August ab auch im Verkehre mit der Station Kappeln der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn Anwendung.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahn-Verband. (Theil II, Heft 4, Theil III, Heft 1, 2 und 3.) Für den Artikel Malz kommen vom 1. October 1893 ab im obenbezeichneten Verkehr nicht mehr die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 a (für Getreide etc.), sondern die höheren Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 b (für Oelsaaten etc.) zur Anwendung.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893.) Im Verkehre von den bayerisch-österreichischen Grenzstationen nach Stationen der Badischen Staatseisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der kgl. Eisenbahn-Direction Cöln (linksrheinisch), der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a/M. gilt der vorstehende Ausnahmetarif ab 20. Juli 1893. Der Ausnahmetarif wird, soweit nicht nachstehend ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, mit Wirksamkeit vom 1. August 1893 wie folgt ergänzt:

1. Auf Seite 3 ist den Bestimmungen unter A 3 als letzter Absatz die folgende Bestimmung anzureihen:

„Der Ausnahmetarif gilt in allen directen Verkehren der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit den übrigen deutschen Bahnen ausnahmlich des Verkehres mit der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Farge-Vegesacker Eisenbahn und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn ab 1. August 1893 bis auf Weiteres,

im Verkehre mit der Eisenberg-Crossener Eisenbahn ab 1. August bis zum 31. August 1893.

2. Die Bestimmungen auf Seite 4 unter A 4 lit. b) erhalten folgenden Zusatz:

„Das Gleiche gilt für den directen Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit

1. den Oldenburgischen Staatsbahnen,
2. der Grossh. Mecklenb. Friedrich Franz-Eisenbahn,
3. dem Deutsch-Nordisch Lloyd,
4. der Prignitzer Eisenbahn,
5. der Lübeck-Büchener Eisenbahn,
6. der Eutin-Lübeck Eisenbahn,
7. den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen,
8. der Weimar-Geraer Eisenbahn,
9. der Saaleisenbahn,
13. den Pfälzischen Eisenbahnen,
14. der Ostpreussischen Südbahn,
15. der Main-Neckar Eisenbahn,
16. der Hessischen Ludwigsbahn,
17. den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen

ab 1. August 1893 und mit

den Grossh. Badischen und kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen ab 10. August 1893."

Ein grösseres **Exporthaus in Böhmen sucht** einen

Tarifeur,

welcher auch **Correspondenz** besorgt. Kenntniss irgend welcher Geschäftsbranche nicht nothwendig.

Nichtrecomm. Offerte mit Photographie unter „B. W. 4482" an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I.** (376)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1618	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zweiachsige Eisenbahn-Güterwagen, neue, auf eigenen Rädern laufend	Simbach transit	Linz transit	1. Die Transporte müssen von Esslingen oder Reichshofen stammen, unter dem Namen der versendenden Firma nach Tzaribrod, Bellova, Ristovac oder Saloniqne aufgegeben werden und an das mit der Übernahme der Wagen betraute Organ der bulgarischen Staatsbahnen, bezw. der orientalischen Eisenbahnen adressirt sein. 2. Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 25 für den Transport von Eisenbahn-Fahrzeugen, enthalten im Nachtrage II zu dem vom 1. Mai 1891 giltigen Tarife Heft III für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Die Anwendung dieses Tarifes von Linz ab muss in den Frachtbriefen vorgeschrieben werden	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Tarif vom 1. Mai 1891 für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei		11·35 Francs in Gold pro Wagenachse	Verschieden, je nach dem Gewichte der Wagen	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe für den Durchlauf bis Simbach transit und der auf die schliessende Firma als Absender lautenden bahnämtlichen Aufnahmebescheinigungen (Duplicat-Frachtbriefe) ab Simbach transit, welche Documente bis längstens Ende März 1894 vorzulegen sind	
				für Sendungen von Esslingen oder Reichshofen nach Tzaribrod, Bellova, Ristovac oder Saloniqne										
1619	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bruchsteine aller Art der Position S—58 der Waaren-Classification des Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1893	Purkersdorf	Wolkersdorf	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- u. Abladen hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	14 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
1620	K.k.St.B.	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 28 vom 9. März 1893, unter fortlauf. Nr. 471, publicirte Tarifermässigung für zweiachsige Eisenbahngüterwagen, neue, auf eigenen Rädern laufend, von Passau transit nach Tzaribrod, Ristovac und Saloniqne ist auch giltig für von Louvain (in Belgien) stammende Transporte.												
1621	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schiefer	Friedland a. d. Mohra	Deutsch-Liebau	Bezahlung der Fracht für das factische Gewicht, mindest. jedoch für die Tragfähigkeit des verwendet. Wagens	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbar-Verkehr, giltig vom 1. Juli 1893	kr. 28·7	kr. 26·3	kr. 2·4	Im Kartirungswege		
					Mähr.-Schönberg				31·7	29·3	2·4			
					Grulich				40·1	33·6	6·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz: per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1622	Südbahn-Gesellschaft		Schotter	Tohlach	Spittal a/D.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen zur Herstellung, resp. Erhaltung des Gehweges zur Bahnstation Spittal a. D., sowie der Wege in der neuen Parkanlage dortselbst bestimmt und an den „Markt-Verschönerungs-Verein in Spittal a. D." adressirt sein. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1893	Localtarif	55 Heller	30 Heller	25 Heller	Im Kartirungswege		
1623	Oe.N.W.B.		Steine und Schotter des Specialtarifes 3	Lang-Enzersdorf	Wien Oe.N.W.B	Unter Einhaltung der für den Specialtarif 3 allgemein giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	5·6 kr.	4·2 kr.	1·4 kr.	Im Kartirungswege		
1624	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine aller Art (unbearbeitet)	Wien (Donauquai-Bahnhof der St.E.G., Abzweignng von der Stadlauer Brücke) transit	Wolkersdorf	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. h. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	7 kr.			Im Kartirungswege		Das Abladen der Sendungen hat der Empfänger durch seine eigenen Arbeiter besorgen zu lassen
1625	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Zucker aller Art (excl. Kohzucker)	Segen-Gottes	Budweis	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht keiner	84 kr.		Im Kartirungswege		
1626	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Die im Rückvergütungs-Ansnahmetarif Nr. 10 auf Seite 184 des Elbenmschlags-Tarifes für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 enthaltenen Frachtsätze für Möbel aus gebogenem Holze, gelten auch dann, wenn die als Wagenladung nach den Elbenmschlagsplätzen aufgelieferten Möbelsendnngen uachweislich, theils per Elbe nach Hamburg, theils per Bahn nach Holland weiterbefördert werden.											
1627	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 80 vom 15. Juli 1893, unter Post-Nr. 1431 für Zink, roh und Zinkblech von Mähr.-Ostrau nach den Budspester Bahnhöfen publicirten Frachtsätze gelangen unter denselben Bedingungen auch für gleichartige Sendungen nach der Station Ó Buda-Filatorigát zur Anwendung.											
1628	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Ausser den im Verordnungs-Blatte Nr. 5 vom 14. Jänner 1893, Post 129, für den Verkehr nach Rumänien publicirten 20%igen nnd der im Verordnnngs-Blatte Nr. 17 vom 11. Februar 1893, Post Nr. 340, für den Verkehr mit Serbien, Bulgarien und der Türkei publicirten 25%igen Frachtbegünstigung wird in dem Falle, wenn über die für beide in vorbezeichneten Verkehren festgesetzten Minimal-Frachtsummen von 300.000 nnd 470.000 Francs, in beiden Verkehren znsammengenommen bis zum Schlusse des l. J. unter Aufrechthaltnng der publicirten Berechnungsweise eine Mehrfrachtsumme von mindestens 280.000 Francs erreicht wird, für diese Mehrfrachtsumme, bezw. für jene Seudnngen, für welche diese Mehrfrachtsummen entfallen, unter Einhaltnng der übrigen an die erwähnten Frachtbegünstigungen geknüpften Bedingungen, sowie der publicirten Berechnungs-Modalitäten im Verkehre nach Rumänien eine Superrefactie von 15% und im Verkehre nach Serbien, Bulgarien und der Türkei eine Superrefactie von 10% von den betreffenden Frachtantheilen bewilligt.											

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 98. **Wien, 24. August 1893.** **VI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministers vom 1. August 1893,*) betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Die nachstehenden Vorschriften finden auf die Beförderung der in der Anlage B zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, unter Nr. XXXVI aufgezählten explosiven Gegenstände Anwendung, und zwar auf:

1. Schwarzpulver (Schiess- und Sprengpulver), sowie andere Schiessmittel, soweit letztere zum Eisenbahntransporte besonders zugelassen sind.

2. Concessionirte Sprengmittel, soweit dieselben zum Eisenbahntransporte besonders zugelassen sind.

3. Patronen für Handfeuerwaffen und sonstige Munition, welche entweder Schwarzpulver oder andere zum Eisenbahntransporte besonders zugelassene Schiessmittel enthalten.

(Fertige Patronen für Handfeuerwaffen, und zwar 1. Metallpatronen mit ausschliesslich aus Metall erzeugten Hülsen und 2. Patronen, deren Hülsen nur zum Theile aus Metall bestehen, ferner Kugelzündhütchen und Schrotzündhütchen [Flobertmunition], unterliegen bei Einhaltung der in Nr. XXXVII, bezw. XXXVIIa der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, festgesetzten Bedingungen den daselbst enthaltenen Vorschriften.)

4. Feuerwerkskörper, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach § 50, A. 4, lit. a bis e (einschliesslich) des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, von der Beförderung ausgeschlossen sind.

(Feuerwerkskörper aus Mehlpulver und ähnlichen Gemischen, sowie bengalische Schellackpräparate unterliegen bei Einhaltung der in Nr. XXXVIII, bezw. XLII der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, festgesetzten Bedingungen den daselbst enthaltenen Vorschriften.)

5. Zündschnüre.

(Sicherheitszünder unterliegen bei Einhaltung der in Nr. IV der Anlage B des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, festgesetzten Bedingungen den daselbst enthaltenen Vorschriften.)

6. Nitrocellulose, insbesondere Schiessbaumwolle, Collodiumwolle und Pyropapier (sofern diese Stoffe mit mindestens 20 Percent Wasser angefeuchet sind) ferner Patronen aus gepresster Schiessbaumwolle mit einem Paraffinüberzuge, soweit derlei Präparate zum Eisenbahntransporte zugelassen sind.

(Gepresste Schiessbaumwolle mit mindestens 15 Percent Wassergehalt und Schiessbaumwolle in Flockenform, sowie Collodiumwolle, beide mit 35 Percent Wassergehalt, unterliegen bei Einhaltung der in Nr. XXXIX, bezw. XL der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, festgesetzten Bedingungen den daselbst enthaltenen Vorschriften.)

7. Sprengkräftige Zündungen, als Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) und Minenzündungen, welche durch Elektricität oder durch Reibung zur Wirkung gebracht werden.

*) Enthalten in dem am 4. August 1893 ausgegebenen XXXIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 126.

§ 2.

Die im § 1 aufgezählten Gegenstände werden, insoweit deren Eisenbahntransport an eine besondere Zulassung gebunden ist, den Bahnverwaltungen vom Handelsministerium unter Bezeichnung der betreffenden Fabrik und unter Angabe der Verpackungsbestimmungen namhaft gemacht.

§ 3.

Dem Handelsministerium bleibt es vorbehalten, für jene Eisenbahnstrecken, innerhalb welcher keine reinen Lastzüge verkehren und auf welchen sich auch keine Gelegenheit zur Einleitung reiner Lastzüge in periodischen Zwischenräumen ergibt, über Antrag der betreffenden Verwaltung die Ausschliessung explosiver Güter vom Eisenbahntransporte auszusprechen.

§ 4.

Die Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen (vierte Auflage, 1892) wird durch die gegenwärtige Verordnung nicht berührt, und sind für die Seitens der Militärverwaltung zur Aufgabe gelangenden explosiven Güter ausschliesslich die Bestimmungen der bezogenen Militärvorschrift massgebend.

§ 5.

Die im § 1 aufgezählten explosiven Gegenstände werden, insofern nicht für Sendungen von Privaten an die Militärverwaltung, ferner nicht für einzelne Sorten oder Eisenbahnstationen besondere Vorschriften bestehen oder von Fall zu Fall ergehen, unter den nachbezeichneten Bedingungen zum Eisenbahntransporte übernommen.

II. Verpackung.

§ 6.

Hinsichtlich der Verpackung gelten folgende Bestimmungen:

1. (1) Schwarzpulver (Schiess- und Sprengpulver) und die sonstigen zum Eisenbahntransporte zugelassenen Schiessmittel müssen, soweit für letztere in der Zulassungserklärung nicht andere Vorschriften enthalten sind, in staubdicht gewebte Säcke (mehlförmige Präparate in doppelte, gewebte oder dichte lederne Säcke) und überdies in Holzfässer, Kisten oder metallene Gefässe verpackt sein. Auch können hiezu aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden.

(2) Kommen Holzfässer zur Verwendung, so müssen dieselben gut abgebunden und an dem äusseren Umfange jedes Bodens mit einem mittelst drei gut verzinnter Nägel (Schlossnägel) befestigten Einlegreifen versehen sein. Die letzten Reifen an beiden Enden des Fasses (Hauptreife) sind gleichfalls mit je drei derartigen Nägeln zu befestigen, die Bauchreifen aber mit je drei an die Endreifen gestützte Reifestücke zu spreizen. Die Nägel dürfen nicht in das Innere des Fasses hineinragen. Die Kisten müssen dicht gefügt und deren Wände durch sogenannte Verzinkung verbunden sein. Die Deckel sind zu verschrauben.

(3) Die Behälter müssen an der Aussenseite die deutliche und genaue Bezeichnung des Inhaltes, z. B. „Schiesspulver (Schwarzpulver)“, „Sprengpulver (Schwarzpulver)“ u. s. w. tragen. Bei Einfuhrs- und Transitsendungen muss auch der Name oder die Firma des Erzeugers angegeben sein.

2. Für concessionirte Sprengmittel gelten folgende Normen:

a) Dieselben dürfen nur in jenen Formen, Umhüllungen und in jener Verpackung in Verkehr gesetzt werden, welche in der Zulassungserklärung für jede einzelne Sorte vorgeschrieben sind.

b) (1) Die Gefässe, in welchen concessionirte Sprengmittel verpackt sind, müssen an der Aussenseite mit einem Placate versehen sein, welches die deutliche und genaue Bezeichnung des Präparates und der Sorte, sowie den Namen oder die Firma der Erzeugers, die Bezeichnung der Fabrik, ferner das Datum und die Zahl der ministeriellen Transportbewilligung und endlich das Datum der Erzeugung trägt. Das Placat ist auf der Aussenseite eines jeden zum Transporte bestimmten Gefässes in der Weise anzubringen, dass dasselbe beim Oeffnen der Gefässe zerrissen wird. Endlich muss jedes Gefäss am Verschlusse mit der deutlich ausgedrückten Fabriksplombe versehen sein.

(2) Die erwähnten Placate und Plombenabdrücke werden von Fall zu Fall bei Ertheilung der Transportbewilligung den Bahnverwaltungen mitgetheilt werden.

c) An der Aussenseite des Deckels eines jeden Verpackungsgefässes muss eine kurze Belehrung über das Oeffnen und Schliessen der Gefässe in augenfälliger Weise angebracht sein.

3. (1) Patronen für Handfeuerwaffen sind zunächst partienweise in Cartons von steifer Pappe derart fest zu verpacken, dass ein Verschieben in den Cartons nicht eintreten kann. Die einzelnen Cartons mit Patronen sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete, dem Gewichte des Inhaltes entsprechend starke Holzkisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dass ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluss der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(2) Das Gewicht der in einem Behälter befindlichen Patronen darf 60 kg, das Brutto-Gewicht eines Behälters 90 kg nicht überschreiten.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Patronen für Handfeuerwaffen, geladen mit . . . . . “ versehen sein.

(4) Für Sendungen von sonstiger Munition wird über die Zulässigkeit der gewählten Verpackung, sowie über das Maximalgewicht der Behälter fallweise entschieden.

4. (1) Feuerwerkskörper sind in hölzerne haltbare und dem Gewichte des Inhaltes entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dass ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden.

(2) Das Brutto-Gewicht eines Behälters darf 90 kg nicht übersteigen.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Feuerwerkskörper“ versehen sein.

5. (1) Zündschnüre sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhaltes entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dass ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden.

(2) Das Gewicht der in einem Behälter befindlichen Zündschnüre darf 60 kg, das Brutto-Gewicht eines Behälters 90 kg nicht überschreiten.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Zündschnüre" versehen sein.

6. (1) Nitrocellulose, insbesondere Schiessbaumwolle, Collodiumwolle und Pyropapier, sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhaltes entsprechend starke Kisten oder Tonnen, welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, so fest zu verpacken, dass eine Reibung des Inhaltes nicht stattfinden kann. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluss der Behälter darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(2) Mit einem Ueberzuge von Paraffin versehene Patronen aus gepresster (gemahlener) Schiessbaumwolle sind vor ihrer Einlage in die Behälter durch eine feste Umhüllung von Papier in Packete zu vereinigen.

Diese Patronen, sowie Schiessbaumwolle und andere Nitrocellulose dürfen weder mit Zündungen versehen, noch mit solchen in dieselben Behälter oder in denselben Wagen verpackt werden. Schiessbaumwolle, sowie andere Nitrocellulose muss in wasserdichte Behälter verpackt sein.

(3) Das Bruttogewicht eines mit Schiessbaumwolle oder anderer Nitrocellulose gefüllten Behälters darf 90 kg, das Brutto-Gewicht eines Schiessbaumwoll-Patronen enthaltenden Behälters 35 kg nicht übersteigen.

(4) Die Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Schiessbaumwolle" oder „Schiessbaumwoll-Patronen" u. s. w. versehen sein.

7. Sprengkräftige Zündungen, als Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) und Minenzündungen, welche durch Elektricität oder durch Reibung zur Wirkung gebracht werden.

a) Sprengkapseln, Sprengzündhütchen.

1. (1) Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) sind neben einander mit der Oeffnung nach oben in starke Blechbehälter, von welchen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, dergestalt zu verpacken, dass eine Bewegung oder Verschiebung der einzelnen Kapseln auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

(2) Der leere Raum in und zwischen den einzelnen Kapseln ist frei zu lassen und der nach dem Einlegen der letzteren leerbleibende Theil des Behälters mittelst Stückchen sandfreien trockenen Löschpapieres auszufüllen. Bei Sendungen nach Deutschland ist der leere Raum in den einzelnen Kapseln und zwischen denselben mit trockenem Sägemehle oder einem ähnlichen sandfreien Stoffe vollständig auszufüllen.

(3) Der Boden und die innere Seite des Deckels der Blechbehälter sind mit einer Filz- oder Tuchplatte, die inneren Seitenwände der Behälter mit Cartonpapier dergestalt zu bedecken, dass eine unmittelbare Berührung der Sprengkapseln mit dem Bleche ausgeschlossen ist.

2. (1) Die so gefüllten Blechbehälter sind Stück für Stück mit einem haltbaren Papierstreifen derart zu umkleben, dass dadurch der Deckel so fest auf den Inhalt gepresst wird, dass sich beim Schütteln kein Geräusch von locker gelagerten Sprengkapseln wahrnehmen lässt.

(2) Die Behälter sind sodann in eine festgearbeitete Holzkiste von wenigstens 22 mm Wandstärke oder in eine starke Blechkiste derart einzuschliessen, dass die offenen Stirnenden der Sprengkapseln gegen den Kistendeckel gerichtet sind und dabei Hohlräume zwischen den Schachteln, sowie diesen und den Kistenwänden möglichst vermieden werden. Nur am Umfange je eines oder auch mehrerer Behälter jeder Schicht, am besten an einer Kistenwand, ist behufs Erleichterung des Entleerens der Kiste durch den Oeffnenden ein solcher Hohlraum vorzusehen, dass durch die in letzteren eingebrachten Fingerspitzen die betreffende Schachtel bequem erfasst werden kann.

(3) Dieser Hohlraum ist gleich den sonstigen unbeabsichtigten Hohlräumen in der Kiste mit Papierstückchen, Stroh, Heu, Werg oder Holzwolle — Alles völlig trocken — auszustopfen, worauf der Deckel der Kiste, sofern diese aus Blech besteht, aufgelöthet, sofern sie von Holz ist, mittelst Messingschrauben oder verzinnter Holzschrauben befestigt wird, für welche die Führungen im Deckel und in den Kistenwänden schon vor dem Füllen der Kiste vorgebohrt werden müssen.

3. (1) Diese Kiste, deren Deckel den Inhalt so niederzuhalten hat, dass ein Schlotteru des letzteren nicht eintreten kann, ist nach dem Bekleben des Deckels mit einer Belehrung über das Oeffnen der Sprengkapselkisten in eine solid gearbeitete und mittelst Messingschrauben oder verzinnter Holzschrauben zu verschliessende hölzerne Ueberkiste von wenigstens 25 mm Wandstärke mit dem Deckel nach aufwärts einzulegen.

(2) Der Raum zwischen Kiste und Ueberkiste muss mindestens 30 mm betragen und mit Sägespänen, Stroh, Werg, Holzwolle oder Hobelspänen ausgefüllt sein.

4. Nach Befestigung des zweiten Deckels, der die innere Kiste unverrückbar niederzuhalten hat, wird dieser äussere Deckel gleichfalls mit der erwähnten Belehrung und mit einem Zettel beklebt, der die Worte „Sprengkapsel — nicht stürzen" auffällig zu tragen hat.

5. Die einzelne Kiste darf an Sprengkapseln nicht mehr als 20 kg enthalten und muss mit zwei starken Handhaben versehen sein.

6. Der Frachtbrief jeder Sendung muss eine vom Absender und einem der Bahn bekannten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehenden unter Ziffer 1 bis 5 getroffenen Vorschriften enthalten.

Anmerkung. Die oben erwähnte Belehrung über das Oeffnen von Sprengkapselkisten hat zu lauten:

„Sprengkapselkisten sind derart zu öffnen, dass zuerst aus dem Deckel der äusseren Kiste die Schrauben mittelst Schraubenzieher entfernt werden, wobei das Umstürzen der Kiste, in Folge etwa zu starken Auflehnens des den Schraubenzieher handhabenden zu verhindern ist.

Nach Freilegung des inneren Kistendeckels ist auch die Innenkiste mit Beobachtung derselben Vorsicht und in gleicher Weise zu öffnen, worauf sowohl der Schraubenzieher, als auch

die mittelst desselben aus den Kistenwänden gezogenen Schrauben bei Seite zu schaffen sind. In der inneren Kiste wird am Umfange eines oder mehrerer die Sprengkapseln enthaltenden in Papier eingeschlagenen Blechbehälter der obersten Schichte ein mit Papierstücken, Stroh, Heu oder Werg ausgestopfter Hohlraum wahrzunehmen sein.

Nach vorsichtiger Entnahme des Füllmittels aus diesem Hohlraume — wobei durch Niederhalten der nächstliegenden Behälter ein Herausreissen derselben mit dem Füllmateriale verhindert werden muss — sind zuerst die hiedurch freigelegten Behälter mittelst der Fingerspitzen und hierauf erst die übrigen Behälter dieser Lage nach Bedarf zu entfernen.

Die Entnahme jeder weiteren Schichte von Behältern ist auf dieselbe Weise vorzubereiten und zu bewirken, wobei das frühere vorsichtige Entfernen der in sonstigen kleineren Hohlräumen befindlichen Füllmittel vortheilhaft mitwirken kann.

Das Oeffnen einzelner Blechbehälter hat abseits des übrigen Sprengkapselvorrathes zu geschehen und es müssen die zum Ausfüllen der Hohlräume in den Behältern verwendeten Stücke Löschpapier gleicher Weise zuerst entfernt werden, bevor die Sprengkapseln mit den Fingern erfasst werden können.

Ein anderes Werkzeug als der Schraubenzieher (Brustleier) darf zum Oeffnen der Kisten nicht verwendet werden und sich auch nicht gleich anderen losen Metallgegenständen in der Nähe befinden; überhaupt ist mit der grössten Vorsicht und ohne Anwendung von Gewalt, Schlag und Stoss zu hantiren.

b) Elektrische Minenzündungen.

1. (1) Die elektrischen Zündungen mit kurzen Drähten oder festem Kopf sind in starke Blechbehälter, von welchen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, aufrecht gestellt zu verpacken. Die Behälter sind mit Sägemehl oder ähnlichem Material vollständig auszufüllen.

(2) Statt der Blechbehälter können auch Schachteln aus starkem und steifem Pappdeckel zur Verwendung kommen. Die gefüllten Behälter sind in eine Holz- oder starke Blechkiste und diese wiederum in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken. Die Wandstärke der inneren Holzkiste darf nicht unter 22 mm, die der Ueberkiste nicht unter 25 mm betragen.

2. Die elektrischen Zündungen an langen Guttaperchadrähten oder Holzstäben sind je höchstens 10 Stück zusammengebunden, in Packete zu vereinigen, von welchen jedes nicht mehr als 100 Stück Zündungen enthalten darf. Die Zünder müssen abwechselnd an das eine und an das andere Ende des Packets zu liegen kommen. Von diesen Packeten sind je höchstens fünf zusammengebunden, in starkes Papier gewickelt und verschnürt, in eine Holz- oder starke Blechkiste zu verpacken, welche mit Heu, Stroh oder ähnlichem Materiale auszufüllen ist. Diese Kiste ist in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken, deren Wandstärke nicht unter 25 mm betragen darf.

3. Im Uebrigen finden die vorstehenden Bestimmungen unter a 3 bis 6 sinngemässe Anwendung.

c) Frictionszünder

sind in nachstehender Weise zu verpacken:

1. Das Reiberdrahtende eines jeden Frictionszünders ist mit einer Papierverklebung derart zu versehen, dass dieselbe über die Reiberdrahtöse greift.

2. Höchstens 50 Stück Frictionszünder sind in ein Bündel zu vereinigen. Diese Bündel sind am Zünderkopfende in Holzwolle (Wollin) und darüber in Papier zu schlagen, wogegen deren umgebogene Reiberdrahtenden zuerst in eine aufgebundene, ungefüllte und darüber in eine zweite mit Holzwolle gefüllte Papierkappe zu legen sind. Hiebei muss jedoch genau darauf gesehen werden, dass in keinem Falle die Holzwolle in directe Berührung mit den Reiberdrähten kommen kann, um ein Hängenbleiben oder Herausreissen des Reiberdrahtes beim Herausnehmen der Zünder oder bei Herabnahme der Papierkappe zu verhüten.

3. Mehrere auf diese Art hergerichtete Bündel sind in eine einfache Kiste zu legen, deren Brutto-Gewicht 20 kg nicht übersteigen darf.

4. Die Hohlräume in den Kisten sind mit Papierabfällen oder Holzwolle mit grosser Sorgfalt dicht auszufüllen.

5. Die Kiste selbst, deren Länge sich nach der Länge der Frictionszünder richtet, muss mindestens aus 22 mm starken Bretterwänden bestehen, welche weder Risse, noch Astlöcher aufweisen, und welche zur Erzielung der nöthigen Haltbarkeit durch Verzinkung mit einander zu verbinden sind.

6. Ueber Deckel und Seitenwände der Kiste ist endlich ein die Schutzmarke enthaltendes Fabrikszeichen zu kleben.

III. Aufgabe.

§ 7.

Sprengkräftige Zündungen müssen getrennt von den in § 1 unter Zahl 1, 2 und 6 genannten Gegenständen zur Bahn gebracht werden.

§ 8.

(1) Sendungen von explosiven Gütern sind von der Aufgabe und Beförderung als Eilgut ausgeschlossen; dieselben sind 24 Stunden vor der Aufgabe bei dem Bahnexpedite anzumelden und daselbst die weiteren Weisungen bezüglich der Aufgabe entgegenzunehmen.

(2) Die Annahme solcher Sendungen hat nur an den von den Bahnverwaltungen kundzumachenden Tagen und zu den von denselben zu bestimmenden Zügen zu geschehen.

(3) Bei Annahme einer Sendung in das Ausland ist thunlichst darauf Bedacht zu nehmen, dass die Weiterbeförderung von der Grenzstation ab in unmittelbarem Anschlusse stattfinden kann.

§ 9.

(1) Derlei Sendungen dürfen in der Regel erst zur unmittelbaren Verladung auf die Eisenbahnwagen und nicht früher, als zwei Stunden vor dem fahrplanmässigen Abgange des Zuges, bezw. für Nachtzüge zwei Stunden vor dem Schlusse der Aufnahme, in die Bahnhofsräume eingeliefert werden.

(2) Die Annahme von Sendungen nach solchen Stationen und Bahnstrecken, auf denen die Beförderung explosiver Gegenstände ausgeschlossen ist (§ 3), ist unstatthaft. Ist die Sendung für eine Station einer solchen Bahn oder Strecke bestimmt, auf welcher reine Güterzüge nur nach Zulässigkeit verkehren, so muss dieselbe an einen Empfänger in der Ausgangsstation dieser Bahn oder Strecke adressirt sein, welcher die Sendung aus den Bahnhofsräumen ohne Verzug (§ 37) zu entfernen und für die Neuaufgabe derselben nach Zulässigkeit des Zugsverkehres weitere Sorge zu tragen hat. Nur nasse, gepresste Schiessbaumwolle darf auf solchen Strecken, auf welchen keine reinen Güterzüge verkehren, mit gemischten Zügen befördert werden.

§ 10.

Hinsichtlich der Beibringung besonderer Nachweise bei der Aufgabe explodirbarer Güter gelten folgende Bestimmungen:

1. Sendungen von Schwarzpulver (Schiess-

und Sprengpulver), sowie anderer Schiesssmittel (§ 1, Z. 1) müssen sowohl im Verkehre innerhalb des Staatsgebietes, als auch bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr in Gemässheit der Verordnung vom 11. Februar 1860 (R.-G.-Bl. Nr. 39) von Munitions-Geleitscheinen begleitet sein, unter Anwendung der in den §§ 3, 4 und 6 der bezogenen Verordnung zugelassenen Erleichterungen.

2. (1) Bei Sendungen von concessionirten Sprengmitteln (§ 1, Zahl 2), die vom Erzeuger oder concessionirten Verschleisser in unverletztem Originalverschlusse aufgegeben werden, vertritt der Abdruck der ministeriellen Transportbewilligung die Stelle des Geleitscheines.

(2) Sendungen von Sprengmitteln, welche in das im Reichsrathe vertretene Ländergebiet eingeführt, durch dasselbe durchgeführt oder aus demselben ausgeführt werden sollen, müssen mit Geleitscheinen versehen sein, deren Ausfertigung beim Ministerium des Innern anzusuchen ist.

(3) Bei allen übrigen Sendungen gilt als Geleitschein der vom Versender ausgestellte Frachtbrief, welcher jedoch von der politischen Bezirksbehörde, im Polizeirayon von Wien, Prag, Lemberg, Krakau und Triest von der landesfürstlichen Polizeibehörde, auf Grund der nachgewiesenen Bezugsberechtigung vidirt sein muss.

(4) Frachtbriefe, die von einer Behörde ausgestellt sind, bedürfen dieser Vidirung nicht.

3. Für Patronen für Handfeuerwaffen, und sonstige Munition (§ 1, Zahl 3) gelten sowohl im Verkehre innerhalb des Staatsgebietes, als auch bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr gleichfalls die Bestimmungen der Verordnung vom 11. Februar 1860 (R.-G.-Bl. Nr. 39), betreffend die Beigabe von Munitions-Geleitscheinen unter Anwendung der in den §§ 3 und 4 der bezogenen Verordnung zugelassenen Erleichterungen.

4. (1) Bei Feuerwerkskörpern (§ 1, Zahl 4) ist sowohl im Verkehre innerhalb des Staatsgebietes, als auch bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr die im § 1 des Gesetzes vom 27. Mai 1885 (R.-G.-Bl. Nr. 134) geforderte behördliche Bewilligung beizubringen.

(2) Nur rücksichtlich der gewerbsmässig erzeugten Lustfeuerwerks-Artikel ist, sobald die gewerbsmässige Erzeugung nachgewiesen wird, zufolge § 3, Punkt 4 der Verordnung vom 4. August 1885 (R.-G.-Bl. Nr. 135) ein besonderer Nachweis über die Bewilligung zur Inverkehrsetzung nicht zu erbringen.

5. Für Zündschnüre (§ 1, Z. 5) ist die Nachweisung einer behördlichen Bewilligung zur Inverkehrsetzung nicht erforderlich.

6. Nitrocellulose (§ 1, Zahl 6).

a) Sendungen von Schiessbaumwolle, sowie von Patronen aus gepresster Schiessbaumwolle mit einem Paraffinüberzuge müssen sowohl im Verkehre innerhalb des Staatsgebietes, als auch bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr in Gemässheit der Verordnung vom 11. Februar 1860 (R.-G.-Bl. Nr. 39) von Munitions-Geleitscheinen begleitet sein, unter Anwendung der in den §§ 3 und 4 der bezogenen Verordnung zugelassenen Erleichterungen.

b) Für Collodiumwolle ist sowohl im Verkehre innerhalb des Staatsgebietes, als auch bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr die im § 1 des Gesetzes vom 27. Mai 1885 (R.-G.-Bl. Nr. 134) geforderte behördliche Bewilligung beizubringen. Von dieser Bestimmung ist durch § 3, Punkt 5 der Verordnung vom 4. August 1885 (R.-G.-Bl. Nr. 135) eine Ausnahme nur rücksichtlich des Bezuges für gewerbliche Zwecke (mit Ausschluss der sprengtechnischen Verwendung) und für arzneiliche Zwecke zugestanden worden; es ist jedoch in derlei Ausnahmsfällen Seitens der Bahnorgane die Beibringung irgend eines Nachweises über den Bezug des genannten Artikels für gewerbliche, bezw. arzneiliche Zwecke zu fordern.

c) Für Pyropapier haben die zu Folge der obigen Nummern 4 für Lustfeuerwerks-Artikel geltenden Bestimmungen zur Anwendung zu gelangen.

7. Sprengkräftige Zündungen (§ 1, Zahl 7).

a) Bei Versendung von Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) sind die Bestimmungen der Verordnung vom 11. Februar 1860 (R.-G.-Bl. Nr. 39), betreffend die Beigabe von Munitions-Geleitscheinen, unter Anwendung der in den §§ 3 und 4 der bezogenen Verordnung zugelassenen Erleichterungen rücksichtlich der genannten Gegenstände, sowohl im Verkehre innerhalb des Staatsgebietes, als auch bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr zu beobachten.

b) Für Minenzündungen, welche durch Elektricität oder durch Reibung zur Wirkung gebracht werden, ist im Verkehre innerhalb des Geltungsgebietes des Gesetzes vom 27. Mai 1885 (R.-G.-Bl. Nr. 134), sowie bei der Einfuhr in dieses Geltungsgebiet in Gemässheit des § 1 des citirten Gesetzes eine behördliche Bewilligung beizubringen.

§ 11.

(1) Die Frachtbriefe dürfen keine anderen Gegenstände umfassen. Die darin enthaltene Bezeichnung des Gegenstandes ist mit rother Tinte zu unterstreichen. Die Frachtbriefe müssen nebst Anzahl, Gattung, Zeichen und Nummer der Gefässe auch das Brutto-Gewicht jedes einzelnen derselben enthalten, und sind für Schwarzpulver (Schiess- und Sprengpulver) und sonstige Schiessmittel, concessionirte Sprengmittel und Nitrocellulose abgesondert auszufertigen.

(2) Solche Frachtbriefe dürfen die Bezeichnung „bahnlagernd“ nicht tragen.

§ 12.

Die Frachtgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten. Auch kann von den Versendern ein angemessenes Deposit verlangt werden, welches zur Deckung jener Auslagen zu dienen hat, die bei Bezugs- oder Transporthindernissen erwachsen (§ 37).

§ 13.

Mit Nachnahme belastete Sendungen sind vom Transporte ausgeschlossen. Auch ist die Declaration des Interesses an der Lieferung nicht zulässig.

§ 14.

Sendungen von Präparaten, die dem Staatsmonopole unterliegen, sowie von Gegenständen, welche solche Präparate enthalten, müssen bei der Ein- und Durchfuhr von der durch den § 19 der Zoll- und Staatsmonopol-Ordnung vorgeschriebenen monopolbehördlichen Bewilligung gedeckt sein.

§ 15.

(1) Zu Untersuchungszwecken bestimmte, zum Eisenbahntransporte nicht zugelassene explosive Gegenstände

in Mengen unter 0·5 kg sind, sofern die Absendung von oder im Auftrage einer Behörde erfolgt, zum Transporte zu übernehmen.

(2) Der Absender hat sich bei der Aufgabe mit dem behördlichen Auftrage, der auch Bestimmungen über die Art der Verpackung zu enthalten hat, auszuweisen. Der behördliche Auftrag ist dem Frachtbriefe im Original oder in beglaubigter Abschrift beizuschliessen.

IV. Transportmittel.

§ 16.

(1) Zur Beförderung dürfen nur gedeckte Güterwagen mit elastischen Stoss- und Zugapparaten, fester, sicherer Bedachung, dichter Verschalung und gut schliessenden Thüren verwendet werden.

(2) Güterwagen, in deren Innerem eiserne Nägel, Schrauben, Muttern u. s. w. hervorstehen, dürfen zur Beförderung nur dann verwendet werden, wenn die hervorstehenden Eisenbestandtheile nicht scharf sind und in entsprechender Weise überdeckt werden.

(3) Die Wagenthüren und die etwa vorhandenen Fenster sind unter Verschluss zu halten und zu dichten. Papier darf hiezu nicht verwendet werden.

§ 17.

(1) Zur Verladung explosiver Güter sind in der Regel Bremswagen nicht zu verwenden.

(2) Wenn Bremswagen doch benützt werden müssen, so dürfen deren Bremsen nicht in Wirksamkeit gesetzt werden, und darf daher auf diesen Wagen auch kein Organ des Zugbegleitungs-Personals seinen Platz einnehmen.

(3) Für derartige Transporte dürfen weder Wagen, deren Achslager kürzlich erneuert worden sind, noch solche, welche demnächst zur Revision in der Werkstätte bestimmt sind, zur Verwendung kommen.

§ 18.

Dem Schmieren der mit explosiven Gütern beladenen Wagen ist eine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

V. Verladen.

§ 19.

(1) Das Verladen explosiver Güter soll thunlichst nicht von Gütermagazinen aus, sondern nur auf möglichst abgelegenen Nebengeleisen im Freien bewirkt werden. Unbetheiligte Personen sind hiebei fernzuhalten.

(2) Mit explosiven Gütern gefüllte Gefässe dürfen nicht gestürzt, gekollert oder geschoben, auch nicht um einen Stützpunkt auf dem Boden gedreht werden, sie sind vielmehr stets mit grosser Vorsicht zu tragen und hauptsächlich vor Stoss zu schützen.

(3) Das Auf-, Ab- oder Umladen der Colli soll womöglich bei Tageslicht, bei Dunkelheit aber nur mit Anwendung von Sicherheits- oder solchen Laternen geschehen, deren Glaswände durch Drahtgitter gegen das Zerbrechen geschützt sind.

(4) Das Tabakrauchen in der Nähe solcher Colli ist unbedingt untersagt.

(5) Während der Vorüberfahrt einer Locomotive (§ 31) müssen die Wagenthüren verschlossen gehalten und ausserhalb der Eisenbahnwagen befindliche Theile der Sendung mit einer Decke feuersicher geschützt, auch die Verlade-Arbeiten unterbrochen werden.

§ 20.

Die Behälter (Kisten, Tonnen) sind in den Eisenbahnwagen so fest zu lagern, dass sie gegen Scheuern, Rütteln, Stossen, Umkanten und Herabfallen aus den oberen Lagen gesichert sind. Insbesondere dürfen Tonnen nicht aufrecht gestellt werden, müssen vielmehr gelegt, parallel mit den Längsseiten des Wagens verladen und durch Holzunterlagen unter Decken gegen jede rollende Bewegung verwahrt werden.

§ 21.

Die Wagen dürfen nur bis zu zwei Dritttheilen ihres Ladegewichtes beladen werden. Auch dürfen nicht mehr als drei Schichten übereinander gelagert werden.

§ 22.

Es dürfen nur Mengen von höchstens 1000 kg mit anderen Gütern und auch nur dann verladen werden, wenn die Letzteren nicht leicht entzündlich sind und nicht früher, als die explosiven Gegenstände zur Ausladung kommen sollen.

§ 23.

(1) Es ist untersagt, in den mit concessionirten Sprengmitteln oder Nitrocellulose befrachteten Wagen zugleich Schwarzpulver (Schiess- und Sprengpulver), sowie andere Schiessmittel, Patronen für Handfeuerwaffen und sonstige Munition, Feuerwerkskörper, Zündschnüre oder Zündungen unterzubringen.

(2) Sprengkräftige Zündungen sind auch abgesondert von Schwarzpulver (Schiess- und Sprengpulver), sowie anderen Schiessmitteln zu verladen.

§ 24.

An die Wagen sind Zettel zu kleben, welche in blauem Drucke die Bezeichnung „Explosive Güter“ tragen.

VI. Zugformirung.

§ 25.

Explosive Güter sind vom Transporte mit Zügen, in welchen Personen befördert werden, gänzlich ausgeschlossen.

§ 26.

(1) Die mit explosiven Gütern beladenen Eisenbahnwagen sind in der Regel in der rückwärtigen Hälfte des Zuges, jedenfalls aber derart einzureihen, dass hinter denselben noch wenigstens drei leere oder mit nicht leicht feuerfangenden Gegenständen beladene gedeckte Wagen folgen; dieselben sind unter sich, sowie mit den vorangehenden und nachfolgenden Wagen fest zu verkuppeln. Nach Wagen, in denen explosive Güter in Mengen von nicht mehr als 25 kg Netto-Gewicht verladen sind, ist die Einstellung besonderer Schutzwagen nicht erforderlich.

(2) Mit concessionirten Sprengmitteln beladene Wagen dürfen überhaupt nicht in unmittelbarer Verbindung mit anderen, explosive oder feuergefährliche Gegenstände enthaltenden Wagen eingestellt werden.

§ 27.

(1) Ist die Einreihung der mit explosiven Gütern beladenen Wagen in der rückwärtigen Hälfte des Zuges nicht thunlich oder bilden derartige Wagen für sich einen Zug, so müssen nicht nur am Ende desselben, sondern auch hinter der Locomotive drei Sicherheitswagen vorbezeichneter Art (§ 26) sich befinden.

(2) Für den Verkehr auf Schleppbahnen hat die Bestimmung des § 30, Absatz 2, sinngemäss Anwendung zu finden.

§ 28.

Es dürfen nicht mehr als 30.000 kg concessionirte Sprengmittel in einem Zuge befördert werden.

VII. Vorsichtsmassregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt.

§ 29.

(1) Die mit explosiven Gütern beladenen Wagen sind in den Stationen möglichst fern von den Aufnahms- und Wohngebäuden, Magazinen und Heizhäusern und thunlichst nur auf solchen Nebengeleisen aufzustellen, welche selbst im Falle einer falschen Wechselstellung einen Zusammenstoss mit in Bewegung befindlichen Zügen nicht zulassen.

(2) Dieselben sind ausserdem verlässlich bewachen zu lassen.

§ 30.

(1) Die Verschiebungen solcher Wagen dürfen nicht durch Laufenlassen und sollen nicht mittelst Locomotiven vorgenommen werden. Dieselben sind zum Verkuppeln mit grosser Vorsicht anzuschieben.

(2) Müsste jedoch ausnahmsweise eine Locomotiv-Verschiebung stattfinden, so ist zwischen Locomotive und den zu verschiebenden Wagen mit explosiven Gütern wenigstens ein anderer Wagen einzureihen.

§ 31.

(1) Das Feuern, Dampfentleeren oder Reinigen der Locomotiven in der Nähe des Verladeplatzes oder der mit explosiven Artikeln beladenen Wagen darf nur im äussersten Nothfalle stattfinden. Auch soll in der Station das nahe Vorbeifahren und Halten der Locomotiven möglichst vermieden werden.

(2) In oder an den mit explosiven Artikeln beladenen Wagen darf nicht geraucht werden.

§ 32.

In Zwischenstationen ist, wo es der Aufenthalt zulässt, die Beschaffenheit und der Verschluss der mit explosiven Gütern beladenen Wagen, sowie deren Verkuppelung sorgfältig zu untersuchen, und haben die Bahnverwaltungen dafür zu sorgen, dass jede unnöthige Ausdehnung des fahrplanmässigen Aufenthaltes in solchen Stationen vermieden und alles Gefahrbringende nach Möglichkeit beseitigt werde.

§ 33.

Eine Umladung von explosiven Gütern in andere Eisenbahnwagen darf unterwegs nur im Falle unabweislicher Nothwendigkeit stattfinden. Die Eisenbahnverwaltungen haben daher Vereinbarungen zu treffen, dass solche Sendungen in demselben Wagen von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation befördert werden.

§ 34.

(1) Das Eintreffen einer Sendung explosiver Gegenstände im Gewichte von mehr als 150 kg ist der Empfangsstation von der letzten Uebergangsstation, beziehungsweise von der im Bereiche derselben Bahnverwaltung liegenden Aufgabsstation telegraphisch anzukündigen.

(2) Ueberdies ist der Empfänger von Sendungen concessionirter Sprengmittel oder von sprengkräftigen Zündungen von dem Abgange einer derartige Sendung auf Kosten des Aufgebers durch die Aufgabsstation telegraphisch in die Kenntniss zu setzen.

VIII. Abgabe.

§ 35.

In der Bestimmungsstation angelangte Sendungen von explosiven Gütern sind sofort mittelst Boten oder telegraphisch dem Adressaten zu avisiren und vom letzteren ohne Verzug zu beziehen.

§ 36.

(1) Das Ausladen von explosiven Gütern aus den Eisenbahnwagen geschieht, wenn Letztere in der Station bleiben, nach Thunlichkeit erst unmittelbar beim Bezuge derselben, und gelten bezüglich des Platzes, an welchem dies zu erfolgen hat, und hinsichtlich der hiebei zu beobachtenden Vorsichten die rücksichtlich des Verladens maassgebenden Bestimmungen (§ 19).

(2) Muss das Ausladen einer Sendung vor dem unmittelbaren Bezuge geschehen, so ist das Gut an einem sicheren Orte, gegen Nässe und Feuersgefahr geschützt, zu lagern und bewachen zu lassen.

§ 37.

(1) Im Falle des Nichtbezuges von Sendungen explosiver Gegenstände hat folgendes Verfahren platzzugreifen:

a) Sendungen von concessionirten Sprengmitteln und von sprengkräftigen Zündungen, welche (auch an Sonn- und Feiertagen) durch den Adressaten nach Empfang des Avisos innerhalb der nächsten sechs in die festgesetzte Expeditionszeit fallenden Stunden nicht bezogen werden, sind zum Behufe der thunlichst baldigen Entfernung aus den Bahnhofräumen, u. zw. in Städten mit eigenem Gemeindestatute an die Sicherheitsbehörde, ausserhalb solcher Städte aber an die k. k. Bezirkshauptmannschaft und, wo dies nicht thunlich ist, an das nächste Gendarmerie-Postencommando nach vorausgegangener Meldung zur weiteren Verfügung abzugeben.

b) Sendungen sonstiger explosiver Güter, welche 24 Stunden nach Avisirung nicht bezogen werden, sind dem Versender auf seine Kosten wieder zurückzustellen, oder es ist, falls die Rücksendung des Gutes binnen drei Tagen, vom Zeitpunkte des Anlangens in der Bestimmungsstation an gerechnet, Mangels eines geeigneten Zuges nicht stattfinden kann, mit demselben im Sinne des Punktes a vorzugehen. Die Bahnverwaltungen sind ausserdem berechtigt, für derlei Sendungen nach Ablauf der obigen 24 Stunden ein erhöhtes Lagergeld zu erheben.

(2) Bei Transporthindernissen ist die Eisenbahn berechtigt, im Sinne des Absatzes 1, jedoch ohne Anrechnung eines erhöhten Lagergeldes, vorzugehen.

IX. Strafbestimmungen.

§ 38.

(1) Wer unter unrichtiger oder ungenauer Declaration explosive Güter zur Beförderung aufgibt oder die als Bedingung für deren Annahme vorgeschriebenen Sicherheitsmassregeln ausser Acht lässt oder nicht zum Transporte auf Eisenbahnen behördlich zugelassene derlei Gegenstände wissentlich zur Aufgabe bringt, hat — abgesehen von der Nachzahlung des etwaigen Frachtunterschiedes und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — auch wenn ein Schaden nicht eingetreten ist, für jedes Kilogramm des Brutto-Gewichtes des ganzen Versandtstückes einen schon durch

die Auflieferung verwirkten Frachtzuschlag von 6 fl. zu erlegen.

(2) Der Frachtzuschlag kann von dem Versender oder dem Empfänger des Gutes eingezogen werden.

Schlussbestimmungen.

§ 39.

(1) Diese Verordnung tritt mit 1. September 1893 in Wirksamkeit.

(2) Durch dieselbe wird die Verordnung vom 1. Juli 1880 (R.-G.-Bl. Nr. 79), betreffend die Regelung des Transportes explodirbarer Artikel auf Eisenbahnen sammt Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt.

§ 40.

Der königlich ungarische Handelsminister, mit welchem ich diesfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone.

Bacquehem m. p.

Einführungs-Erlass vom 1. August 1893, Z. 40.703, zur Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend den Transport explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen.

I.

Unter Bezugnahme auf die im Reichsgesetzblatte und im h. ä. Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt zur Kundmachung gelangende Verordnung des Handelsministeriums vom 1. August 1893, betreffend den Transport explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, wird den geehrten Verwaltungen in Berücksichtigung der beim Transporte von explosiven Gütern denselben factisch erwachsenden besonderen Auslagen gestattet, dass auch in Hinkunft, jedoch nur rücksichtlich der in der bezogenen Verordnung genannten Gegenstände, für den Civilgüterverkehr die Einhebung des doppelten Satzes der Normalclasse I erfolge und werden dieselben ferner ermächtigt, für die laut § 35 der Verordnung vorzunehmende Avisirung der in den Bestimmungsstationen angelangten Sendungen durch Boten die gleiche Gebühr wie für die Zustellung von Telegrammen zu erheben.

Die Verwaltungen werden ausserdem aufgefordert, im Sinne des § 32 obiger Verordnung ihre Organe zur genauesten Einhaltung der für Feuerzüge festgestellten Fahrordnung und der Anschlüsse zu verhalten und wird die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen gleichzeitig angewiesen, die Ausführung dieses Auftrages strenge zu überwachen.

II.

Anlangend die beim Eisenbahntransporte explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände etwa erforderlichen besonderen Nachweisungen wird den geehrten Verwaltungen Nachstehendes eröffnet:

a) Hinsichtlich der im § 1 der Verordnung vom 1. August 1893, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, aufgeführten Gegenstände.

Die Vorschriften, betreffend die etwa erforderlichen besonderen Nachweisungen beim Eisenbahntransporte der im § 1 der Verordnung vom 1. August 1893 genannten Gegenstände:

1. Schwarzpulver (Schiess- und Sprengpulver),
2. concessionirte Sprengmittel,
3. Patronen für Handfeuerwaffen und sonstige Munition,
4. Feuerwerkskörper,
5. Zündschnüre,
6. Nitrocellulose und
7. sprengkräftige Zündungen

sind in § 10 dieser Verordnung enthalten und wird nur rücksichtlich der Ausfertigung der im Verkehre nach und von Ungarn für die concessionirten Sprengmittel erforderlichen Geleitscheine auf die Handelsministerial-Erlässe vom 1. Februar 1884, Z. 3523 (Centralbl. 1884, S. 325), 7. März 1884, Z. 7406 (Centralbl. 1884, S. 562), 3. Juni 1884, Z. 16.964 (Centralbl. 1884, S. 1264) und 14. Juli 1884, Z. 25.500 (Centralbl. 1884, S. 1381), sowie auf die Verordnung des kgl. ungar. Ministers des Innern vom 8. Februar 1884, Z. 7111 (Centralbl. 1884, S. 265), hingewiesen.

b) Hinsichtlich der in der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebs-Reglement enthaltenen derartigen Gegenstände, welche in § 1 der Verordnung vom 1. August 1893 nicht erwähnt sind.

1. Rücksichtlich der Petarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen (Nr. 1 der Anlage B) ist im Verkehre innerhalb des Geltungsgebietes des Gesetzes vom 27. Mai 1885, R.-G.-Bl. Nr. 134, sowie bei der Einfuhr in dieses Geltungsgebiet in Gemässheit des § 1 dieses Gesetzes eine behördliche Bewilligung beizubringen, den im Punkte 3 des § 3 der Verordnung vom 4. August 1885, R.-G.-Bl. Nr. 135 behandelten Fall ausgenommen, dass es sich um den Besitz der Eisenbahn-Unternehmungen handelt.

2. Rücksichtlich der in Nr. II der Anl. B genannten Artikel gelten folgende Vorschriften:

a) Zündhütchen für Schusswaffen und Geschosse fallen unter die Bestimmungen des § 10, Z. 7 a, der Verordnung.

b) Auf Zündspiegel haben die zufolge § 10, Z. 3, der Verordnung hinsichtlich der Patronen für Handfeuerwaffen und sonstiger Munition geltenden Bestimmungen, ebenso wie bisher, Anwendung zu finden.

c) Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen gehören zufolge der mit Verordnung vom 22. August 1866, R.-G.-Bl. Nr. 100, hinausgegebenen Erläuterung zu § 4 des Waffenpatentes zu den Munitions-Gegenständen, daher diese Artikel unter die Bestimmungen des § 10, Z. 3, der Verordnung fallen.

d) Für nicht sprengkräftige Zündungen ist die Nachweisung einer behördlichen Bewilligung zur Inverkehrsetzung auch in Hinkunft nicht erforderlich.

3. Für Sicherheitszünder (Nr. IV der Anlage B) ist die Nachweisung einer behördlichen Bewilligung zur Inverkehrsetzung auch in Hinkunft nicht erforderlich.

4. Celloidin (Nr. VIII der Anl. B) fällt unter die Bestimmungen des § 10, Z. 6 b, der Verordnung.

5. Für chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze (Nr. XIII der Anl. B) ist die Nachweisung einer behördlichen Bewilligung zur Inverkehrsetzung auch in Hinkunft nicht erforderlich.

6. Pikrinsäure (Nr. XIV der Anl. B) fällt unter die Bestimmungen unter § 10, Z. 6 b, der Verordnung.

7. Fertige Patronen, und zwar 1. Metallpatronen mit ausschliesslich aus Metall erzeugten Hülsen, 2. Patronen, deren Hülsen nur zum Theil aus Metall bestehen (Nr. XXXVII der Anl. B), fallen unter die Bestimmungen des § 10, Z. 3, der Verordnung.

8. Kugelzündhütchen und Schrotzündhütchen (Flobert-Munition) (Nr. XXXVII a der Anl. B) fallen unter die Bestimmungen des § 10, Z. 3, der Verordnung.

9. Feuerwerkskörper, welche aus gepresstem Mehlpulver und ähnlichen Gemischen bestehen (Nr. XXXVIII der Anl. B), fallen unter die Bestimmungen des § 10, Z. 4, der Verordnung

10. Gepresste Schiessbaumwolle mit mindestens 15 Percent Wassergehalt (Nr. XXXIX der Anlage B), ferner Schiessbaumwolle in Flockenform und Collodiumwolle, sofern sie mit mindestens 35 Percent Wasser angefeuchtet sind (Nr. XL. der Anl. B), fallen unter die Bestimmungen des § 10, Z. 6 a bezw. 6 b, der Verordnung.

11. Knallbonbons (Nr. XLI der Anl. B) fallen unter die Bestimmungen des § 10, Z. 4, der Verordnung.

12. Bengalische Schellackpräparate ohne Zünder (Nr. XLII der Anl. B) fallen unter die Bestimmungen in § 10, Z. 4, der Verordnung.

13. Für Zündbänder und Zündblättchen (amorces [Nr. XLIII der Anl. B]) ist im Verkehre innerhalb des Geltungsgebietes des Gesetzes vom 27. Mai 1885, R.-G.-Bl. Nr. 134, bezw. bei der Einfuhr in dieses Geltungsgebiet, in Gemässheit des § 1 dieses Gesetzes, eine behördliche Bewilligung beizubringen.

14. Knallerbsen (Nr. XLIV der Anl. B) fallen unter die Bestimmungen des § 10, Z. 4, der Verordnung.

Die nach den obigen Ausführungen für den Eisenbahntransport der genannten Gegenstände erforderlichen besonderen Nachweisungen sind den betreffenden Eisenbahn-Frachtbriefen jeweilig anzuschliessen, jene Fälle ausgenommen, in welchen entweder die Frachtbriefe selbst behördlich vidirt sind (Verordnung vom 1. August 1893, § 10, Z. 2 [3], und Verordnung vom 11. Februar 1860, R.-G.-Bl. Nr. 39, §§ 3 und 4) oder auf dem Frachtbriefe nach erfolgter Vorweisung der erforderlichen behördlichen Certificate ein bahnämtlicher Vermerk hierüber gemacht wird (Verordnung vom 11. Februar 1860, R.-G.-Bl. Nr. 39, § 6, und H.-M.-E. vom 15. December 1884, Z. 44.202 [Centralbl. 1884, S. 2181]), oder endlich die Anbringung des Abdruckes der ministeriellen Transportsbewilligung an der äusseren Verpackung der Gegenstände die Stelle des Geleitscheines vertritt (Verordnung vom 1. August 1893, § 10, Z. 2 [1]).

Die geehrte Verwaltung wird sohin aufgefordert, die dortigen Stationen hienach entsprechend zu instruiren.

Wien, am 1. August 1893.

Bacquehem m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 21. August 1893, Z. 43.942, betreffend Aenderung in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Russland.

Nach einer Mittheilung des kaiserl. russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten (Eisenbahn-Abtheilung) in St. Petersburg vom 24. Juli/5. August an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern, geht der Betrieb der nachstehend verzeichneten, in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen Russlands aufgeführten Eisenbahnen:

Grjasy-Zarizyn Eisenbahn,
Koslow-Woronesch-Rostower Eisenbahn,
Orel-Grjasy Eisenbahn,
Livny Eisenbahn

an die durch kaiserl. Decret vom 15./27. Juni d. J. neu geschaffene Gesellschaft der Süd-Ostbahnen über.

Auf Grund des Art. 58 des internationalen Uebereinkommens hat das genannte Centralamt hievon mit Benachrichtigungsschreiben vom 16. August 1893 den betheiligten Staaten Kenntniss gegeben.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. August 1893, womit für den Monat September 1893 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat September 1893 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 24 Percent in Silber zu entrichten ist.

Steinbach m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 6. August 1893, Z. 41.380, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 6. August 1893.

Verzeichniss über die vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit im II. Quartal 1893 erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung d. 45. Lebensjahr.	Freiwilliger Verzichtleistung	Strafgerichtl. Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Original-Certificat zurückgelangt
1865	Trombars Victor	.	1	.	.	.	.	1
2044	Grius Johann	.	1	.	.	.	.	1
2231	Stemerowitz Adalbert	.	1	.	.	.	.	1
2713	Rosner Isidor	.	1	.	.	.	.	.
3048	Maccani Ferdinand Quirino	.	1	.	.	.	.	1
3129	Kazda Josef	.	1	.	.	.	.	1
3887	Stocki Julian	1	.	.	.	.	.	1
3955	Dobias Anton	.	1	.	.	.	.	1
4005	Hornik Johann	.	1	.	.	.	.	1
4305	Fritz Josef	.	1	.	.	.	.	1
4612	Matzneller Johann	1	.	.	.	.	.	1
4635	Bacher Michael	.	1	.	.	.	.	1
4675	Finger Amand	.	.	.	.	1	.	1
4708	Heinz Franz	1	.	.	.	.	.	1
4752	Lanzer Johann	1	.	.	.	.	.	1
4785	Wykopal Kaspar	1	.	.	.	.	.	1
4820	Pitulki Johann	1	.	.	.	.	.	1
4843	Tycholis Georg	.	1	.	.	.	.	1
4884	Skowranko-Witoszyński Rudolf	1	.	.	.	.	.	1
4898	Frisch Lukas	1	.	.	.	.	.	1
4967	Englisch Franz	1	.	.	.	.	.	1
5031	Strupp Boleslav Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
5045	Pawlowski Ludwig	1	.	.	.	.	.	1
5098	Horkel Johann*)	.	.	.	.	.	.	1
5109	Mairhofer Johann	1	.	.	.	.	.	1
5160	Parat Valentin*)	.	.	.	.	.	.	1
5165	Jakubowski Josef Alexander	1	.	.	.	.	.	1
5256	Hajek Franz	1	.	.	.	.	.	1
5321	Pusicka Michael	1	.	.	.	.	.	1
5346	Gaberščik Josef	1	.	.	.	.	.	1
5355	Trojan Franz	1	.	.	.	.	.	1
5385	Babczyszyn Johann	1	.	.	.	.	.	1
5400	Dworzak Ludwig	1	.	.	.	.	.	1
5413	Rubinowski Andreas*)	.	.	.	.	.	.	1
5436	Vorreiter Bartholomäus	1	.	.	.	.	.	1
5446	Frick Wilhelm	1	.	.	.	.	.	1
5492	Koslowsky Gustav	1	.	.	.	.	.	1
5502	Kandler Josef	1	.	.	.	.	.	1
5535	Havliček Johann	1	.	.	.	.	.	1
5537	Svoboda Franz	1	.	.	.	.	.	1
5587	Schwarzer Franz	1	.	.	.	.	.	1
5592	Wenzel Johann	1	.	.	.	.	.	1
6006	Anžič Lorenz	1	.	.	.	.	.	1
6017	Jandl, false Mandl, Alois	1	.	.	.	.	.	1
6024	Lingen Rudolf	1	.	.	.	.	.	1
6056	Karner Johann	1	.	.	.	.	.	1
6083	Campolongo Thomas	1	.	.	.	.	.	1
6090	Zoszak Josef	1	.	.	.	.	.	1
6092	Schenker Ladislaus	1	.	.	.	.	.	1
6094	Szupeniuk Josef	1	.	.	.	.	.	1
6107	Seferowicz Josef	1	.	.	.	.	.	1
6118	Hodina Johann	1	.	.	.	.	.	1
6151	Sedlácek Adalbert	1	.	.	.	.	.	1
6152	Wilfer Carl	1	.	.	.	.	.	1
6157	Ozobaniuk Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
6189	Kozłowski Andreas	1	.	.	.	.	.	1
6194	Schwarz Carl Josef	1	.	.	.	.	.	1
7061	Malinek Alexander	1	.	.	.	.	.	1
7066	Mazele Franz	1	.	.	.	.	.	1
7082	Lenitz Josef	1	.	.	.	.	.	1
7091	Mühlbacher Georg	1	.	.	.	.	.	1
7114	Žáček Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
7116	Prohinař Viktor	1	.	.	.	.	.	1
7122	Toufar Anton	1	.	.	.	.	.	1
7163	Grodzicki Josef	1	.	.	.	.	.	1
7200	Zajdel Adalbert	1	.	.	.	.	.	1
7214	Sand Felix	1	.	.	.	.	.	1
7218	Isterowicz Lukas	1	.	.	.	.	.	1
7230	Hrachowina Rudolf	1	.	.	.	.	.	1
7232	Böse Eduard	1	.	.	.	.	.	1
7237	Krzyzanowski Franz	1	.	.	.	.	.	1
7240	Dndajek Johann	1	.	.	.	.	.	1
7241	Pecka Josef Adam	1	.	.	.	.	.	1
7247	Bełko Josef	1	.	.	.	.	.	1
7252	Klaušček Anton	1	.	.	.	.	.	1
7257	Makowiecki Michael	1	.	.	.	.	.	1
7267	Kunze Rudolf	1	.	.	.	.	.	1
7274	Burgholzer Josef	1	.	.	.	.	.	1
7286	Lips Franz	1	.	.	.	.	.	1
7303	Soukup Ferdinand	1	.	.	.	.	.	1
7319	Nowak Franz	1	.	.	.	.	.	1
7356	Hajek Anton	1	.	.	.	.	.	1
3613	Nowák Wenzel**)	.	1	.	.	.	.	.
5445	Ornig Ignaz**)	.	1	.	.	.	.	.
9867	Wojcich Alexander***)	.	.	.	.	.	.	1

*) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun infolge Betheilung des Bewerbers mit einem Certificate für Beamtenstellen annullirt wurde.

**) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber infolge Uebersetzung in die k. k. Landwehr in Evidenz beim k. k. Ministerium für Landesvertheidigung.

***) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate für Dienerstellen betheilt, welches infolge nachträglicher Betheilung des Bewerbers mit einem vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung ausgestellten Certificate für Beamtenstellen annullirt wurde. Dieser Bewerber steht infolge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr beim k. k. Ministerium für Landesvertheidigung in Evidenz.

Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Localbahn Wels—(Haiding) Aschach.

Das k. k. Handelsministerium hat mit den Erlässen vom 16. October 1892, Z. 35.566, 26. April 1893, Z. 9248 und vom 3. August 1893, Z. 24.168, in Abänderung der in den Concessionsbedingnissen zur A. h. Concessionsurkunde vom 10. October 1885, R.-G.-Bl. Nr. 152, mit 25 km per Stunde festgesetzten Maximal-Fahrgeschwindigkeit, nunmehr die Maximal-Fahrgeschwindigkeit auf der Localbahn Wels—(Haiding) Aschach mit 30 km per Stunde festgesetzt. An dieses Zugeständniss knüpft sich die Verpflichtung, die Schienenüberhöhungen in den Bögen entsprechend zu vergrössern, bei zwei Wegübersetzungen die die Aussicht behindernden Gestrüppe zu entfernen und bei den Bezirks- und Reichsstrassenübersetzungen fixe Langsamfahrsignale aufzustellen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 25. Juli 1893, Z. 36.834, an alle Bahnverwaltungen, betreffend die Ausstellung von Leichenpässen im Auslande (mit Ausnahme des Deutschen Reiches) und zur Ertheilung von Bewilligungen für die Leichenüberführung nach und durch Oesterreich-Ungarn.

Ueber Anregung des k. k. Ministeriums des Innern hat das k. und k. Ministerium des Aeussern nach gepflogenem Einvernehmen mit den Fachministerien beider Reichshälften mit dem Circular-Erlasse vom 6. Juni 1893, Z. 35.711/II, sämmtliche k. und k. diplomatischen Missionen, sowie die k. und k. General-Consulate und Consulate in Europa mit Ausnahme jener im Deutschen Reiche, ferner die effectiven Consularämter in den aussereuropäischen Ländern, schliesslich die in letzteren Gebieten bestehenden Honorar-General-Consulate ermächtigt, Leichenpässe für die Ein- und Durchfuhr von Leichen aus dem Auslande nach und durch die österr.-ungar. Staatsgebiete unter denselben Modalitäten auszustellen, wie diese mit der Verordnung des Ministeriums des Innern vom 3. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 54, festgesetzt worden sind.

Zur Ausfolgung von Leichenpässen sind in erster Linie die k. und k. General-Consulate und Consulate berufen und werden die k. und k. Missionen Leichenpässe nur dann ausstellen, wenn sich in der betreffenden Hauptstadt kein österr.-ungar. Consulat befindet.

Die mit dem h. a. Erlasse vom 11. April 1888, Z. 12.957 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt 1888, Nr. 56, Seite 912) den betheiligten Bahnverwaltungen mitgetheilte Instruction der k. und k. Consularämter in Italien zur Ausstellung von Leichenpässen, sowie das Leichenpassformulare wurde im Sinne der neuen Vorschrift entsprechend modificirt.

Die geehrte Verwaltung wird hievon unter Anschluss eines Exemplares der mit dem erwähnten Erlasse des k. und k. Ministeriums des Aeussern an die Missionen und Consularämter hinausgegebenen Instruction, sowie des Leichenpostformulares mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass die mit den vorschriftsmässig von den bezeichneten k. und k. Aemtern im Auslande ausgestellten Leichenpässen gedeckten Leichentransporte, soweit sanitäre Interessen in Betracht kommen, ohne weitere Bewilligung des k. k. Ministeriums des Innern die Grenze passiren dürfen.

Wien, am 25. Juli 1893.

Für den k. k. Handelsminister:
Wrba m. p.

Instruction für das Vorgehen der k. und k. Consularämter (Missionen) bei Ausstellung von Leichenpässen.

1. Jede Leiche, welche aus dem Ausland nach Oesterreich-Ungarn überführt oder durch das Gebiet der österr.-ungarischen Monarchie transportirt werden soll, muss zur zollfreien und ungehinderten Transportirung durch einen Leichenpass nach dem beiliegenden Formulare gedeckt sein.

2. Zur Ausstellung dieser Leichenpässe sind kraft des den k. und k. Consularämtern von dem k. und k. Ministerium des Aeussern im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen der beiden Reichshälften eingeräumten Befugnisses gewisse k. und k. Consular-Aemter ermächtigt.

3. Die Ausstellung des Leichenpasses erfolgt auf Grund der von der competenten Behörde des Sterbeortes ertheilten Leichentransport-Bewilligung, des amtlichen Todtenscheines und einer vom Amtsarzte beglaubigten ärztlichen Bescheinigung, welche bestätigt, dass der Tod der zu transportirenden Person nicht in Folge einer ansteckenden Krankheit erfolgt ist. Alle diese Belege sind dem Leichenpass anzuschliessen. Ausserdem ist eine ämtliche Bestätigung über die vorschriftsmässige Versargung der Leiche dem Leichenpasse beizugeben.

4. Für die Versargung und Verpackung der Leichen behufs des Transportes nach oder durch Oesterreich-Ungarn gelten nachstehende Bestimmungen:

a) Wenn ein länger dauernder Transport (durch eine Woche oder darüber) bevorsteht, muss die Leiche conservirt (balsamirt) worden sein. In heisser Jahreszeit kann nach Umständen die Conservirung der Leiche auch für eine Transportzeit unter 1 Woche gefordert werden.

b) Bei einer kürzeren Transportdauer ist die Leiche in einem doppelten Sarge zu verwahren und darin mittelst Gurten zu befestigen. Jeder dieser Särge muss entweder vom harten Holze und im Innern allenthalben gut ausgepicht oder von Metall sein. Der innere Sarg muss luftdicht geschlossen, bezw. verpicht oder verlöthet sein; der äussere Sarg muss allenthalben gut schliessen. Der Doppelsarg muss überdies in eine Holzkiste eingeschlossen werden.

5. Der Leiche ist ein eigener Begleiter beizugeben, welcher nebst seiner Reiselegitimation auch die vorangeführten Leichentransport-Documente bei sich zu führen hat.

6. Von dem Anlangen einer Leiche an der Grenze der österr.-ungar. Monarchie sind die betreffenden Grenzbehörden Seitens des k. und k. Consularamtes auf dem kürzesten Wege zu verständigen.

7. Leichen von Personen, die im Verlaufe einer der nachbenannten Krankheiten: Blattern, Scharlach, Flecktyphus, Diphtherie, Cholera, Gelbfieber oder Pest gestorben sind, dürfen nur mit besonderer Bewilligung des Ministeriums des Innern jenes Staatsgebietes der Monarchie, nach welchem, bezw. durch welches der Leichentransport geht, und in der Regel erst dann überführt werden, wenn vom Tage des Todes an gerechnet, wenigstens zwei Jahre verflossen sind.

K. und k. österr.-ungar. Leichenpass.

Nachdem vom gefertigten k. und k. (General-) Consulate in . . . . . die zollfreie und ungehinderte Transportirung der im doppelten Sarge und einer Holzkiste wohl verschlossenen (balsamirten) Leiche { des / der } am . . . . . zu . . . . . verstorbenen N. N. . . . . welche von da mittelst . . . . . über . . . . . nach . . . . . zur Beerdigung verführt werden soll, insoweit es die beiden Staatsgebiete der österr.-ungar. Monarchie betrifft, unter Begleitung des mit einem eigenen Reisedocumente versehenen N. N. . . . . und gegen gehörige Beobachtung der nöthigen sanitätspolizeilichen Vorsichten bewilligt worden ist, so werden hiemit alle, an den Orten, durch welche diese Leiche zu passiren hat, befindlichen Civil- und Militärbehörden ersucht, dieselbe gegen Vorweisung dieses vom heutigen, unten angesetzten Tage auf einen Monat giltigen Passes frei und ungehindert passiren zu lassen und diesem Transporte den möglichsten Vorschub zu leisten.

. . . . . am . . . . . .

Der k. und k. (General-) Consul

(Consulatssiegel.) N. N.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Lemberg nach Janów, eventuell nach Jaworów.

Das k. k. Handelsministerium hat der k. k. priv. Galizischen Actien-Hypothekenbank in Lemberg im Vereine mit dem Grafen Wilhelm Siemieński-Lewicki und Grafen Roman Potocki, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn (Dampftramway) von Lemberg nach Janów, eventuell bis Jaworów, im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 8. August 1893. Z. 37.974.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 12. August 1893, Z. 4725/I, an sämmtliche österreichische Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend das Erscheinen einer neuen „Vorschrift über die Herstellung eiserner Strassenbrücken".

Das hohe k. k. Ministerium des Innern hat dem hohen k. k. Handelsministerium eine neue „Vorschrift über die Herstellung eiserner Strassenbrücken" mit dem Bemerken übermittelt, dass ein auf die Regelung des Strassenbrückenwesens abzielender Erlass an die Länderchefs unterm 31. December 1892, Z. 21.817, erflossen ist.

Von dem Erscheinen dieser neuen Vorschrift wird die geehrte Verwaltung mit dem Beifügen in Kenntniss gesetzt, dass die Bahnverwaltungen einzig und allein durch deren § 33 berührt werden, dessen Wortlaut behufs entsprechender Darnachachtung bezüglich der über die Bahn führenden und in den Bahnhof-Zufahrten bestehenden oder zu errichtenden eisernen Brücken nachstehend mitgetheilt wird.

§ 33. Ersichtlichmachung des Brückenerbauungsjahres und der Brückentragfähigkeit.

An einer leicht sichtbaren Stelle jeder neu hergestellten eisernen Strassenbrücke ist vor Uebergabe der letzteren an den öffentlichen Verkehr eine Tafel anzubringen, auf welcher nachfolgende Daten dem die Brücke benützenden Publicum bekannt gemacht werden, und zwar:

a) das Jahr der Erbauung;

b) die gestattete grösste gleichförmige Brückenbelastung pro Quadratmeter in Kilogramm;

c) das zulässig grösste Gewicht eines Frachtwagens sammt Ladung in Kilogramm.

Ausserdem erscheint es wünschenswerth, in entsprechenden Entfernungen vor den Brückenenden Warnungstafeln anzubringen, auf welchen in der Landessprache nachfolgender Text ersichtlich gemacht ist:

„Warnung.

Das Gesammtgewicht eines über diese Brücke verkehrenden Wagens darf nicht grösser sein, als x Tonnen oder x metrische Centner,"

und sind daher bei allen eisernen Strassenbrücken, wo dies locale Verhältnisse gestatten, derartige Tafeln aufzustellen.

Das hienach dortseits Verfügte ist anher bekannt zu geben.

Wien, am 12. August 1893. Lilienau m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Klagenfurt nach Kirschentheuer. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 9. August die k. k. Landesregierung in Klagenfurt beauftragt, bezüglich des von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen ausgearbeiteten Vorprojectes für die Localbahnstrecke Klagenfurt—Kirschentheuer im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 39.460.]

Projectirte normalspurige Localbahn von Blatná über Schlüsselburg und Rožmital nach Přibram. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision bezüglich des von dem Grafen Franz de Paula von Schönborn. Cardinal und Fürsterzbischof von Prag, und dem Freiherrn Carl v. Lilgenau vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Blatná über Schlüsselburg und Rožmital nach Přibram für den 24. August anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der bei der obgenannten Statthalterei in Dienstleistung stehende Bezirkscommissär Carl Svátek betraut. [G.-I.-Z. 16.217.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag — Moldau: Erweiterung der Station Zlonitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schlan hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Station Zlonitz für den 25. August anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirksbauptmannschaft. [G.-I.-Z. 15.841.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Verlängerung des Schleppgeleises in der Zuckerfabrik der Firma Gebrüder May in Ungar.-Ostrau: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für die Verlängerung des Schleppgeleises in der Zuckerfabrik der Firma Gebrüder May in Ungar.-Ostrau für den 26. August anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 16.301.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe befindlichen, resp. im Baue beendeten Privateisenbahnen. (Betriebs- und Benützungsconsense im II. Quartale 1893.) In den Monaten April, Mai und Juni 1893 wurde von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen für folgende Veränderungen und Neuanlagen auf den im Betriebe stehenden Privateisenbahnen der Benützungsconsens nach Vorschrift der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt:

1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Aufnahmsgebäude-Vergrösserung in der Station Brüx. Schleppbahn zum Austria-Schachte III nächst der Station Karbitz; umgestaltete und neue Verladegeleise beim Julius-Schachte Nr. III in der Gemeinde Kopitz.
2. Böhmische Commercialbahnen. Linie Königgrätz—Jičin: Wartezimmer im Aufnahmsgebäude in der Station Königgrätz-Plotist.
3. Buschtěhrader Eisenbahn: Linie Prag-Komotau-Eger: Lagerschuppen und vierfaches Wächterhaus in der Station Falkenau, Stumpfgeleise in der Station Prag (Bubna); Kanzlei-Anbau in den Kohlenschuppen auf dem Depotplatze Nr. 2 in der Station Carlsbad.
4. Kaschau-Oderberger Bahn. Linie Kaschau-Oderberg: Reconstruction der Struscbkabach-Brücken in Kilometer 346·2/3, 346·7/8 und 347·3/4; neues Geleise von Kilometer 345·9 bis 347·8.
5. Kaiser Ferdinands-Nordbahn: a) Linie Wien—Krakau: Accumulatorenhaus am Nordbahnhofe in Wien; Adaptirungen im Mitteltract des Aufnahmsgebäudes, Geleise-Anlage Nr. 25, 27 und 29 am Vorbahnhofe und Vergrösserung der Gasanstalt in der Station Prerau; Auswechslung der 12 m Durchmesser haltenden, gegen eine neue von 14·65 m Durchmesser messenden Drehscheibe beim Heizhause in der Station Mähr.-Ostrau; Zubau beim Wächterhause nächst der Haltestelle Bernbartsthal; Wächterhaus mit Veranda sammt Nebengebäude in der Haltestelle Deutsch-Jassnik; Verkaufshütte der Firma J. Heitner in Oswiečim; Herstellung der Verlängerung des Geleises III in der Weiche 2/9 in Schönbrunn; b) Linie Lundenburg-Brünn: Wächterhaus Nr. 70 I/c in der Strecke Auspitz—Branowitz; c) Linie Lundenburg—Zellerndorf: Neuerrichtete Personen-Haltestelle mit der Bezeichnung „Guttenfeld"; d) Linie Schönbrunn—Troppau: Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Troppau.
6. Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha: Nebengebäude in den Stationen Saubernitz, Tünscht, Loschowitz, Wernstadt, Lewin, Goltschberg und Auscha.
7. Localbahn Innsbruck-Hall: Drei Ausweichen in Kilometer 1·5, 5·4 und 9·3 und Trassenverlegung in km 5·457 bis 6·150.
8. Localbahn Mori-Arco-Riva. Umgestaltung der Verladerampe in der Station Mori und Einbindung des verlängerten schmalspurigen Magazinsgeleises in das Hauptgeleise der Localbahn.
9. Oesterr. Nordwestbahn: a) Linie Wien—Tetschen: Umgestaltung der Geleiseanlagen am nördlichen Stationsende von Schreckenstein; Flugdächeranbauten an den Kohlenschuppen des A. Leukert in der Station Tetschen; Kohlenschuppen in der Station Nimburg; Verlängerung des zum Adalb. Kerhart'schen Holz- und Kohlenlagerplatze in Poděbrad führenden Schleppgeleises; b) Linie Chlumetz—Parschnitz: Provisorische Rollbahnanlage zur Zuckerfabrik in Skřivan.
10. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: a) Linie Wien—Bodenbach: Barake für Schneeschaufler und Oberbaumaterial am Wiener Centralbahnhofe; Geleiseverbindung am Wiener Frachtenbahnhofe bei den Magazinen 8 und 9; Güterschuppen in der Station Himberg; Gasleitung und Gasuhrhäuschen in der Station Prag (Bubna); Erweiterung der Geleiseanlagen am Bahnhofe Aussig für Zwecke der Zuckerraffinerie; Geleisebrückenwaage für Zwecke der Firma Hogermann & Cie. in der Station Bubenč; adaptirtes Kohlendepot in der Station Kralup; Brückenwaage für die Zuckerfabrik in Nestomitz; Herstellung der Geleiseanlagen in der Station Nestomitz-Zuckerraffinerie und der von derselben in die Zuckerraffinerie führenden Schleppgeleise; b) Linie Chotzen—Braunau: Geleiseanlage und Vergrösserung des Verladeplatzes in der Station Wekelsdorf; Nebengebäude in der Station Nachod; c) Linie Brünn—Vlarapass: Buffetpavillon in der Station Kunowitz; d) Linie Brünn—Okřisko: Eindeckung der Kohlenrutschen in der Station Trebitsch; Schleppbahngeleise der Firma Franz Engelmann in der Station Okřisko; e) Linie Lobositz—Libochowitz für den hergestellten Theil der bei km 3·2/3 dieser Localbahn abzweigenden und zu den Kalkwerken der Firma Zechel & Hänsel führenden Schleppbahn.
11. Localbahn Reichenberg-Gablonz. Unter- und Oberbau-Arbeiten in der zu einer Frachtenstation erweiterten Station Maffersdorf r. N.
12. Salzkammergut-Localbahn. Linie Strobl—Sanct Lorenz. Für hergestelltes Aufnahmsgebäude, Güterschuppen und Laderampe in den Stationen St. Lorenz, St. Gilgen und St. Wolfgang, weiters für das Brückenwaaghäuschen in der Station St. Gilgen.
13. Südbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Triest: Vergrösserung und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in der Station Store; Verladerampe in der Station Kranichsfeld; b) Linie Kufstein—Ala: Drei Seitenfelder und Mittelöffnung der Innbrücke in km 10·408; zwei Durchfahrten, und zwar in km 10·3/4 und 10·4/5; Erweiterung der Schleppbahnanlage zur k. k. Saline in Hall und Herstellung eines mittelst Drehscheibe verbundenen, in das Kohlenmagazin führenden Seitengeleises; provisorische Rollbahn auf Bahngrund zwischen km 168·45 und 171·9; Kalterergraben-Brücke in km 241·8/9; Geleiseumgestaltungen in den Stationen Lavis und Mori; c) Linie Lieboch—Wies: Brücke über die schwarze Sulm in km 38·657; d) Linie Wien—Pottendorf: Blockanlage zwischen den Stationen Wampersdorf und Pottendorf und centrale Sicherungsanlage in Wampersdorf.
14. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Linie Pardubitz—Seidenberg: Umgestaltung der Geleiseanlagen in der Station Reichenau i. B.
15. Wiener Localbahnen. Linie Wien—Wr.-Neudorf: Schleppgeleise bei km 8·0/1, 8·7/8 und 10·0/1 der Localbahn,

Zusammenstellung

der im Monate Juli 1893 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	aus sonstigen Gründen	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1891	19.835	4.293	26.019	127	166	27	320	1·2	283	7	218	1	.	.	.	1	.	8
Nordöstliche Linien	186	3.658	4.247	8.091	6	21	25	52	0·6	30	3	82	.	.	.	.	.	.	.
Dalmatiner Staatsbahn	.	266	.	266	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	629	31	722	1	.	.	1	0·1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62	460	316	838	4	11	.	15	1·7	16	.	8	1	.	.	.	.	.	7
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.064	837	2.087	1	12	.	13	0·6	17	.	13	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Westbahn	62	394	124	580	.	8	.	8	1·3	5	.	5	.	.	.	.	.	.	2
Buschtěhrader Eisenbahn	248	442	1.893	2.583	15	13	7	35	1·3	36	3	18	.	.	.	.	.	.	7
Eisenbahn Wien-Aspang	.	317	754	1.071	.	10	.	10	0·9	2	.	7	.	.	.	.	1	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	155	372	.	3	3	6	1·6	6	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	470	4.140	3.278	7.888	33	67	3	108	1·3	101	22	75	2	.	.	.	2	.	15
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	434	.	496	.	7	.	7	1·4	5	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	2	.	2	0·8	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	483	68	551	.	8	.	8	1·4	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	341	3.055	1.973	5.369	25	23	.	48	0·8	51	.	7	.	.	.	.	1	.	9
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	626	2.927	806	4.359	32	58	.	90	2·0	79	.	49	.	.	.	4	1	1	5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	260	43	303	.	4	.	4	1·3	4	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	838	7.174	1.217	9.229	29	34	5	68	0·7	55	4	29	1	8	1	9	2	3	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.142	341	1.483	.	17	.	17	1·1	10	.	6	.	.	.	.	.	.	4
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	124	279	403	.	2	5	7	1·7	2	.	4	.	1	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	27	1.922	.	1.949	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	5061	49.129	20.717	74.907	278	466	75	819	.	705	39	535	5	9	1	13	8	4	61

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
3. Istrianer Staatsbahn . . . . . 0·1 „
4. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 0·6 „
5. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 0·6 „
6. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 0·7 „
7. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 0·8 „
8. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·8 „
9. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 0·9 „
10. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 1·1 „
11. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 1·2 pCt.
12. Böhmische Westbahn . . . . . 1·3 „
13. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 1·3 „
14. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 1·3 „
15. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 1·3 „
16. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 1·4 „
17. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . . 1·4 „
18. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 1·6 „
19. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 1·7 „
20. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 1·7 „
21. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 2·0 „

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 5. August fand unter Führung des Ministerial-Secretärs im kgl. Ungar. Handelsministerium Dr. Josef Stettina und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der von der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe erbauten Verkehrslinie durch die Grosse Feldgasse im VII./VIII. Stadtbezirke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 88) statt, und wurde, nachdem der Bauzustand der Linie, sowie deren Betriebseinrichtung als entsprechend befunden wurde, vom Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des Verkehres ertheilt. Die neu eröffnete, als Transversallinie und vorläufig als Flügelbahn der Hauptlinie durch die Királyutcza (Königsgasse) erbaute Linie, welche zwischen der die Andrássystrasse im Niveau kreuzenden Ringstrassenlinie und der nächst dem Endpunkte der Andrássystrasse am Stadtwäldchen endenden Hauptlinie Akademie (Kronprinz Rudolfsquai)—Podmaniczkygasse—Stadtwäldchen liegt, ist von wesentlicher Bedeutung für die Bewohner der oberen Drittheile der Andrássystrasse, da sie im directen Zusammenhange mit dem Gesammtnetze der elektrisch betriebenen Stadtbahnen steht.

Localbahn Zsebely-Csákova. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 6. August fand unter Führung des Ministerial-Secretärs im kgl. ungar. Handelsministerium Aladar Lakatos und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, der kgl. Ungar. Staatsbahnen, sowie der Anrainer und Interessenten, die technisch-polizeiliche Begehung der concessionirten 8·5 km langen Localbahn Zsebely-Csákova (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 35) statt, deren Concessionär das Municipium der Grossgemeinde Csákova ist. Diese mit einem Kostenaufwande von 266.000 fl. im Bereiche des Temeser Comitates erbaute Bahnlinie wird, dem Projecte zufolge, ihre Fortsetzung im Bereiche des Torontáler Comitates durch eine über Bánlak, Tolvadia, Gyér, Bóka und Jarkovácz, eventuell bis Nagy-Margita führende ca. 50 km lange Linie finden, wodurch eine Verbindung zwischen der Linie Temesvár—Báziás der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in dorem Betrieb stehenden Linie Nagy-Becskerek—Nagy-Margita—Versecz geschaffen und derart die Anzahl der das Banat in transversaler Richtung durchquerenden Eisenbahnen durch eine neue Linie vermehrt werden wird.

Bau zweier über die Donau in Budapest für den Personen-, Strassenfuhrwerks- und Strassenbahnverkehr einzurichtender Brücken. (Beschluss der hauptstädtischen Municipalbehörde.) Die Budapester Municipalbehörde hat bezüglich des an sie gerichteten Ministerial-Erlasses, in welchem sie aufgefordert wird, zu den Baukosten der beiden in Budapest zu erbauenden Staatsbrücken (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61) einen Beitrag in der Höhe von mindestens 2,000.000 fl. zu bieten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72 und 73), folgenden Beschluss gefasst: die Stadt acceptire das bereits gesetzlich artikulirte Project der Regierung und sei bereit, den geforderten Beitrag von 2 Millionen Gulden unter allen Umständen zu leisten. Die Commune gebe indess zu bedenken, dass sie es für zweckmässiger erachten würde, wenn die Schwurplatzbrücke in der Axe der Hatvanergasse angelegt und der neue Strassenzug in gerader Richtung von der Brücke zur Hatvanergasse geführt werden könnte, nachdem diesfalls von dem am Ende der Kerepeserstrasse gelegenen Ostbahnhofe (früher „Centralbahnhof") der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus über die Kerepeserstrasse und die in gerader Linie ihre Fortsetzung bildende Hatvanergasse ein durchaus geradliniger Strassenzug bis zur Donau hergestellt und dieser durch Vermittlung der zu erbauenden Donaubrücke am Eskütér (Schwurplatz) bis an das jenseitige Donauufer (Ofen, II. Bez., Taban) verlängert würde. Ein Hauptgewicht wird auf die derart zu ermöglichende zweite Verbindung der Ofener, d. i. der rechtsuferseitigen Stadttheile mit den linksuferseitigen durch Vermittlung der Strassenbahn gelegt, welche durch Fortsetzung der Kerepeserstrassen-Betriebslinie über die neu zu erbauende Brücke dann Anschluss an die im Bereiche der Ofener Stadttheile bereits betriebenen Linien durch Ausbau des kurzen Stückes Döbrenteyplatz—Kettenbrückenkopf finden und auch die kürzeste Verbindung zwischen dem Ostbahnhofe und dem Südbahnhofe vermitteln würde. Schliesslich wurde die Erklärung abgegeben, dass, falls die Regierung geneigt wäre, diesem Wunsche Rechnung zu tragen, das Municipium bereit ist, in Betreff eines Beitrages zu den Mehrkosten, welche eine derartige Lösung der Brückenfrage erheischen würde, mit der Regierung in Verhandlung zu treten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Juli.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juli folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Juli die 8·2 km lange Theilstrecke Marienheide—Gummersbach der Nebenbahn Brügge-Dieringhausen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld mit den Stationen Kotthausen und Gummersbach für den Personen-, Güter- und Gepäcksverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

b) In Bayern: Am 22. Juli die 5·7 km lange Localbahn Röthenbach bei Lindau-Weiler mit der Station Röthenbach (bestehende Station der Linie München—Lindau der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen), dem Halteplatze Auers und der Endstation Weiler für den öffentlichen Verkehr; diese Localbahn, welche auf Rechnung der Marktgemeinde Weiler im Algäu von der kgl. Bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung auf Grund eines Bauvertrages ausgeführt wurde, wird von der genannten Marktgemeinde auf eigene Rechnung betrieben; Bestimmungen für den Uebergang von Hauptbahn-Güterwagen, für die leihweise Abgabe von Fahrbetriebsmitteln und für die Ausbesserung schadhaft gewordener bahneigener Fahrzeuge sind durch einen zwischen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung und der Marktgemeinde Weiler vereinbarten Betriebsvertrag getroffen; die Localbahn besitzt ihre eigenen Tarife und steht in keinem directen Verkehre mit den Nachbarbahnen; es findet demnach Umexpedition der mit directen Frachtbriefen von und nach Weiler aufgegebenen Sendungen in der Anschlussstation Röthenbach statt; die Fahrkarten-Ausgabe und Gepäcksbehandlung obliegt dem Conducteur am oder im Zuge.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Juli.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juli folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Juli die Station Ziepol zwischen den Stationen Büden und Zeddenick im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Hunden auf Hundekarten; der Haltepunkt Alt-Weynothen zwischen den Stationen Linkuhnen und Tilsit im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr; Gepäckstücke werden in diesem Haltepunkte unabgefertigt und gegen Entrichtung der Gebühren in der Endstation zur Beförderung übernommen; die Haltestelle Buchhorst an der Strecke Oebisfelde—Salzwedel im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, welche bisher nur für den Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtstückgütern, sowie von Leichen, mit der Beschränkung, dass Gütersendungen von dieser Haltestelle nur in Frachtüberweisung, nach derselben nur in Francofracht angenommen werden und Sendungen mit Nachnahmebelastung ausgeschlossen sind; lebende Thiere, Fahrzeuge und Sprengstoffe werden zur Beförderung von und nach der Haltestelle Buchhorst nicht angenommen; der Haltepunkt Dedensen zwischen den Stationen Seelze und Wunstorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personen- und Gepäckverkehr; die Haltestelle Dollern an der Strecke Harburg—Cuxhaven im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche seit 1. Juni für den Personenverkehr und für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, auch für Eil- und Frachtstückgüter, sowie für lebende Thiere in Einzelsendungen und in Wagenladungen; der Verkehr mit Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und feuergefährlichen Gegenständen bleibt ausgeschlossen; die durch eine Zweigbahn mit der Station Magdeburg-Elbbahnhof verbundene Ladestelle An der Sülze im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für die Abfertigung von Frachtgütern in Wagenladungen (ausgenommen von Sprengstoffen und Fahrzeugen), welche zur Eisenbahnbeförderung nach Stationen über Magdeburg hinaus bestimmt sind oder von solchen Stationen eingehen; für die Beförderung dieser Sendungen vom Elbbahnhofe nach der Ladestelle An der Sülze oder umgekehrt wird neben der tarifmässigen Fracht für Magdeburg-Elbbahnhof eine Gebühr von 3 Mk. für jeden beladenen Wagen erhoben; die Ueberführung von Gütern nach dieser Ladestelle findet jedoch nur insoweit statt, als die Ladegeleise derselben dies zulassen; andernfalls werden die Güter auf dem Elbbahnhofe in Magdeburg zur Entladung bereit gestellt und haben die Adressaten die Verpflichtung, die Entladung und Abnahme daselbst innerhalb der veröffentlichten Frist zu bewirken; die Haltestelle Tzschecheln zwischen den Stationen Teuplitz und Linderode im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welche bisher schon für den Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren eingerichtet war, auch für den Wagenladungsgüterverkehr; die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen, sowie die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt nach wie vor ausgeschlossen; am 15. Juli der Haltepunkt Reinswalde zwischen den Stationen Renno und Wellersdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personenverkehr; die Haltestelle Boesdorf zwischen den Stationen Falkenau und Neisse im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren; der Haltepunkt Bavendorf zwischen den Stationen Vastorf und Dahlenburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Directien zu

Altona für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr; ferner die Rangirstation Caternberg zwischen den Stationen Essen B. M. und Schalke B. M. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (rechtsrheinische) für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen der Zeche Zollverein IV; schliesslich am 20. Juli die Haltestelle Greppin zwischen den Stationen Jessnitz und Bitterfeld im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für den allgemeinen Eil- und Frachtstückgutverkehr.

b) In Bayern: Am 1. Juli die Haltestellen Oberstreu (zwischen den Stationen Unsleben und Mellrichstadt) und Edelshausen (zwischen den Stationen Niederarnbach und Schrobenhausen) der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden.

c) In Sachsen: Am 1. Juli der Haltepunkt Döllau zwischen den Stationen Greiz und Elsterberg der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den allgemeinen Güterverkehr mit Ausschluss solcher Güter, zu deren Ver- oder Entladung wegen bedeutenden Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit besondere Vorrichtungen erforderlich sind.

d) In Elsass-Lothrigen: Am 8. Juli der Haltepunkt Schlierbach an der Strecke Mühlhausen — Basel der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Personenverkehr.

Preussen. (Gepäcksbeförderung im Berliner Vorortеverkehre.) Im Vorortеverkehre zwischen Berlin und Fürstenwalde — im Verkehre mit den Stadtbahnstationen nur versuchsweise — Berlin Görlitzer oder Schlesischer Bahnhof-Königswusterhausen, Oberspree-Spindlersfeld, Berlin-Bernau und Berlin-Oranienburg nach beiden Richtungen werden an Werktagen Güter aller Art, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, als Gepäck zur Beförderung mit den Vorortezügen auch ohne Lösung von Fahrkarten (Expressgut) angenommen und unter Verwendung von Gepäcksscheinen gegen Erhebung der aus dem Haupttarife ersichtlichen Gepäckssätze abgefertigt. Im Verkehre der Stadtbahn-Fernstationen unter einander bleibt diese Expressgut-Beförderung ausgeschlossen.

Schiffahrt.

„Adria", ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Ausfuhrverkehr nach Tunis.) Die Ausfuhr nach diesem bedeutenden Mittelmeerhafen, welche vordem Mangels entsprechender Verfrachtungs-Gelegenheiten zu keiner genügenden Entwicklung kommen konnte, hat seit Errichtung der regelmässigen Dampfercurse durch die „Adria" ab Fiume-Triest nach Malta, resp. Tunis einen nicht unbedeutenden Aufschwung erfahren. Von den Artikeln, welche aus Ungarn stammen, sind insbesondere erwähnenswerth: Zucker, Sprit, Mehl, Hülsenfrüchte, Nutz- und Werkholz, Fassdauben etc., von denen ein Theil ab Fiume verladen, während der grössere Theil der Triester Vermittlung anheimfällt. Im verflossenen Jahre kamen speciell aus Fiume und Triest direct nach Tunis: 20.040 q raff. Zucker, 9200 q Sprit, 1400 q Fisolen, 2023 q Sämereien, 504 q Glaswaaren, 300 q Mehl, 793 q Manufactur- und Wollwaaren, 442 q Papier, 885 q Quincaillerien. — Den Handelsbeziehungen Oesterreich-Ungarns mit Tunis bietet sich die Möglichkeit einer namhaften Ausdehnung.

Bayern. (Oberpolizeiliche Vorschriften für die Schiff- und Flossfahrt auf der Donau bei Annäherung an die Eisenbahnbrücke bei Steinbach nächst Passau.) Laut einer im „Kgl. bayer. Kreis-Amtsblatte von Niederbayern" enthaltenen Bekanntmachung hat die kgl. Regierung von Niederbayern, Kammer des Innern, auf Grund des Art. 3, Ziff. 10, lit. b des Gesetzes vom 18. August 1879 zur Ausführung der Reichsstrafprocessordnung und Art. 1, Abs. 2, sowie Art. 100 des Gesetzes vom 28. Mai 1852, die Benützung des Wassers betreffend, unterm 27. Juni 1893 Nachstehende oberpolizeiliche Vorschriften erlassen:

1. Bergfahrende Dampfer und Schleppzüge haben bei Annäherung an den Hönigstein unterhalb desselben anzuhalten, sobald das am linken Donauufer gegenüber dem Hackelstein aufgestellte Signal — weissrothe, kreisrunde Scheibe — aufgezogen ist und hier so lange zu warten, bis das durch dieses Signal angekündigte thalfahrende Schiff oder Floss die Haltestelle passirt hat, bezw. bis durch Niederlassen des Signals das Zeichen gegeben ist, dass kein weiteres Fahrzeug von oben nachkommt. Im Falle, dass das genannte Signal nicht richtig funktioniren sollte, wird bei demselben den bergfahrenden Dampfern durch Schwenken einer rothen Fahne das Herannahen eines thalfahrenden Schiffes oder Flosses angezeigt, worauf in gleicher Weise zu verfahren ist.
2. Für jene zu Berg fahrenden Dampfer und Schleppzüge, welche sich beim Erscheinen desselben Signals bereits oberhalb des Hönigsteins befinden, bestimmt sich das Verhalten der Schiffsführer nach den jeweiligen Umständen, wie Entfernung, Schleppschiffanhang, Wasserstand, Wind u. dgl., wonach zu bemessen ist, ob eine oberhalb gelegene, sichere Ausweichstelle noch rechtzeitig erreicht werden kann, oder ob ein Rückwärtsrinnen und die Befolgung der Vorschriften Ziff. 1, bezw. wenn auch dieses ausgeschlossen sein sollte, ein anderweitiges Verhalten Platz zu greifen hat.
3. Thalfahrende Dampfer haben bei Annäherung an die Ziegellände unterhalb der Gaisachmündung mit der Dampfpfeife in kurzen Unterbrechungen den gegenüber Dobelstein aufgestellten Wächterposten auf sich aufmerksam zu machen bis sie des zunächst der Wächterhütte befindlichen oberen Signals — weissrothe, viereckige Fläche — ansichtig werden, womit den Thalfahrern angedeutet wird, dass das untere Signal, Ziff. 1, gezogen ist. Erscheint das Signal bei der Wächterhütte nicht sofort, so hat der Thalfahrer seine Fahrgeschwindigkeit zu ermässigen, bezw. sich so lange rinnen zu lassen, bis dasselbe aufgezogen ist.
4. Thalfahrende Ruderschiffe und Flösse haben, wenn bei ihrer Annäherung an die Ziegellände das obere Signal — weissrothe, viereckige Fläche — nicht sofort erscheint, sich beim Durchfahren der Strecke zwischen Ziegellände und Hönigstein zu verhalten, wie thalfahrende Dampfer.
5. Ruderschiffe und Flösse, welche von einer Stelle zwischen Ziegellände und Hönigstein thalabwärts abfahren wollen, haben diese ihre Absicht durch rechtzeitiges Aufhissen der vorgeschriebenen Flagge (§ 8 Absatz 3 der Bekanntmachung vom 22. März 1893 — Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1893), — nötbigenfalls aber noch durch Schwenken einer rothen Flagge, oder durch Anrufen dem Signalwärter zu melden, und dürfen nicht eher von dem Ländeplatze abstossen, bis das obere Signal — weissrothe Fläche — gezogen ist.
6. Diese Vorschriften treten mit dem Tage ihrer Publication in Wirksamkeit (8. Juli 1893).
7. Uebertretungen dieser Vorschriften unterliegen, abgesehen von dem etwa zu leistenden Schadenersatz, einer Geldstrafe bis zu 150 Mark oder einer Haftstrafe bis zu 30 Tagen.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 19. August den bei der Seebehörde in Triest in Verwendung stehenden Ministerial-Secretär des Handelsministeriums Dr. Peter Ritter v. Rešetar zum Rathe der Seebehörde allergnädigst zu ernennen geruht. Bacquehem m. p.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 19. August dem Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium Dr. Arthur Breycha den Titel und Charakter eines Ministerial-Secretärs allergnädigst zu verleihen geruht. Bacquehem m. p.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. August in Anerkennung verdienstlicher Leistungen bei Ausbildung der Mannschaft des Eisenbahn- und Telegraphen-Regiments im Eisenbahndienste dem Stationsvorstande in Krems, Official der Oesterr. Staatsbahnen Heinrich Wanko und dem Vorstand-Stellvertreter des Bahnbetriebsamtes in St. Pölten, Adjuncten derselben Bahnen Philipp Neumann, das goldene Verdienstkreuz, ferner dem Werkmeister der Heizhaus-Expositur der gedachten Bahnen in Krems, Carl Pitt, das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Handelsminister hat die Ministerial-Concipisten Michael Freiherrn v. Kast und Dr. Alexander Poppović zu Ministerial-Vicesecretären im Handelsministerium ernannt.

Der Handelsminister hat die Commissärs-Adjuncten Carl Wurth und Eduard Pichler Edlen v. Deeben zu Commissären der General-Inspection der österr. Eisenbahnen ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers im Theil III, Heft 1.

Auf Seite 57 des am 1. September 1893 in Wirksamkeit tretenden Tarifes Theil III, Heft 1, des Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischen Eisenbahnverbandes ist der Frachtsatz für Getreide etc. Waidhofen a. d. Thaya—Constanz von 247 Centimes auf **267** Centimes zu berichtigen.

Wien, am 19. August 1893. [695]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Billetausgabe Carlsbad—Luzern.

Die im Tarife für directe Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehre zwischen böhmischen Stationen und solchen schweizerischer Bahnen vom 1. September 1890 nur für den Verkehr Luzern—Carlsbad vorgesehenen directen Billets gelangen nunmehr auch für die Richtung Carlsbad—Luzern zur Ausgabe.

Wien, am 18. August 1893. [696]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oberschlesisch-Rumänischer Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. September 1893 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der Rumänischen Eisenbahnen in Wirksamkeit.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. October 1892 aufgehoben.

Wien, am 18. August 1893. [697]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Mährisch-schlesische Centralbahn.

Berichtigung des directen Personentarifes.

In den vom 1. September 1893 giltigen Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Erbersdorf-Würbenthal, Kriegsdorf-Römerstadt und Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals) einerseits und Stationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn via Erbersdorf, resp. Kriegsdorf, resp. Ziegenhals andererseits hat auf Seite 8 der Fahrpreis zwischen Freiwaldau-Gräfenberg und Röwersdorf II. Classe anstatt fl. 1·37 richtig fl. **1·30** und III. Classe anstatt fl. 0·76 richtig fl. **0·65** zu lauten.

Wien, am 18. August 1893. [698]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 4, Theil III, Heft 1, 2 und 3.

Für den Artikel Malz kommen vom 1. October 1893 ab im oben bezeichneten Verkehre nicht mehr die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 a (für Getreide etc.), sondern die höheren Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 b (für Oelsaaten etc.) zur Anwendung.

Wien, am 21. August 1893. [699]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Nachtrag III zum Ausnahmetarife für die Beförderung oberschlesischer Steinkohlen etc. nach Stationen des E.-D.-B. Berlin.) Am 1. September 1893 tritt zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung oberschlesischer Steinkohlen etc. nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält directe vom Tage der Betriebseröffnung ab giltige Frachtsätze für die Stationen der Neubaulinie Schönholz—Tegel—Cremmen und für den Haltepunkt Alt-Mädewitz, anderweite Bedingungen für die Anwendung der Ausnahmesätze für Cokes, und Tarifberichtigungen.

— (Nachtrag VI zum Ausnahmetarif für die Beförderung oberschlesischer Steinkohlen etc. nach Stationen des E.-D.-B. Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn etc.) Am 1. September 1893 tritt zum Ausnahmetarife für die Beförderung oberschlesischer Steinkohlen etc. nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, der Ostpreuss. Südbahn und Alt-Damm—Kolberger Eisenbahn ein Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält ergänzende Bedingungen für die Anwendung der Frachtsätze des Theiles II und III des Tarifes, Aufnahme der Kohlentarifstationen Knoffschacht II und Redengrube, sowie Aufhebung der Frachtsätze für die Kohlentarifstation Knoffschacht, Aenderungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen, Aufnahme neuer Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg, sowie Einführung ermässigter Frachtsätze für die Stationen Grossbestendorf, Grünhagen, Maldeuten und Mohrungen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg, sowie Fischhausen und Pillau der Ostpreussischen Südbahn, anderweite Bedingungen für die Anwendnng der Ausnahmesätze für Cokes, mit Giltigkeit vom 1. October 1893 ab.

Kgl. Eisenbahn - Direction Bromberg. (Deutsch-Russischer Importverkehr.) Vom 1. October 1893 neuen Stils ab werden die folgenden in dem Waarenverzeichnisse des Deutsch - Russischen Importtarifs unter den nachbenannten Nummern aufgeführten Artikel:

Nr. 295 Castoröl (Ricinusöl) in Fässern,
Nr. 345 Cocosöl,
Nr. 1286 Oel, Castor (Ricinus) in Fässern,
Nr. 1288 Oel, Cocos,
Nr. 1294 Oel, Ricinus (Castoröl) in Fässern und
Nr. 1479 Ricinusöl (Castoröl) in Fässern

für die Strecken ab Schnittpunkt östlich aus der Classe 4 nach der Classe 2 versetzt.

An dem genannten Tage ist ferner in dem vorbezeichneten Waarenverzeichniss der nachbenannte Artikel unter den Nummern

1297 a Oel, Sesam und
1743 a Sesamöl,

als neu aufgenommen, nachzutragen.

Dieser Artikel tarifirt in allen Classen auf den Strecken ab Schnittpunkt westlich nach dem Specialtarif I und östlich nach der Classe 2.

In dem Anhange zu dem Waarenverzeichnisse ist der neu aufgenommene Artikel gleichfalls an den entsprechenden Stellen (russische Gruppe 58, Seite 114 und 115) nachzutragen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Nachtrag I zu dem Theil I, Abtheilung B.) Am 1. October tritt ein I. Nachtrag zu dem Theil I, Abtheilung B, des Gütertarifes für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände vom 1. Jänner 1893 in Kraft, welcher Aenderungen der Güterclassificatiou enthält. Hienach werden insbesondere die in der Güterclassification für

Cementwaaren,
Hohlglaswaaren,
Papier aller Art,
Pappe aller Art,
Steine (auch Marmor), bearbeitete, Steinhauerarbeiten aller Art, auch zusammengesetzte Mühlsteine, auch gesägte, mit Gyps zusammengekittete Steinplatten,
gebrannte Steine, Mauersteine (Ziegelsteine, Backsteine), Dachsteine (Dachziegel, Pfannen), Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine, feuerfeste Steine, auch Pflastersteine und Trottoirplatten aus Thonmasse,
Thonwaaren aller Art (Steingut, Fayence ausgenommen, Porzellan),

im Falle der überseeischen Ausfuhr vorgesehenen Begünstigungen nur noch im Falle der Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet über die belgischen Häfen oder Terneuzen und für

Stäbe und Brettchen aus Nadel- oder Buchenholz,
Thonerdehydrat, Thonerde, nicht colloidale (nicht gallertartige)

im Falle der Ausfuhr nach Belgien und für

Zucker (Rüben- und Rohrzucker) aller Art,

von Deutschland zur Durchfuhr durch Belgien vorgesehenen Begünstignngen nur noch im Falle der Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet nach Belgien (bei letzterem Artikel zur Durchfuhr durch Belgien) gewährt.

Der Nachtrag wird an die Inhaber des Haupttarifes kostenfrei abgegeben. Inwieweit die Ausfuhrbegünstigungen auch für Waaren aus anderen Ländern zugestanden werden, wird demnächst bekannt gegeben.

Rundreiseverkehr mit dem Orient. (Ausgabe zusammenstellbarer Couponhefte.) Ab 16. August 1893 werden bei den Ausgabestellen für znsammenstellbare Fahrscheinhefte in München C.-B, München Stadt und Nürnberg C.-B. auch zusammenstellbare Eisenbahn- und Seeschiffahrt-Couponhefte für den Verkehr mit dem Orient ausgegeben.

An diesem Verkehre sind betheiligt, die Serbischen und Bulgarischen Staatsbahnen, die Orientalischen Bahnen, der Oesterreichische Lloyd und die Messageries Maritimes.

Westdeutscher Verbands - Gütertarif. (Aufnahme der Station Hainstadt.) Die Station Hainstadt in Baden der Badischen Staatseisenbahnen wurde vom 15. Angust 1893 ab in das Heft 1 aufgenommen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel.) Der Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893, gleichlautend mit jenem der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen vom 26. Juni 1893, findet im Verkehre von den bayerisch-österreichischen Grenzstationen nach den Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der kgl. Eisenbahn-Directionen Frankfurt a/M. und Cöln (linksrh.), sowie der Reichseisenbahuen in Elsass-Lothringen, bereits vom 27. Juli 1893 ab Anwendung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Ermässigung für Streu- und Futtermittel.) Mit Wirkung vom 10. Juli 1893 bis 1. Mai 1894 wird im Verkehre zwischen den Stationen der badischen Bahnen einerseits und Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg Maunheimer Nebenbahn, der Bregthalbahn, sowie der Zell-Todtnauer Localbahn andererseits die Fracht für eine Anzahl Futter- und Streumittel, sowie für Sämereien, welcbe in Wagenladungen als Frachtgut aufgegeben werden und an landwirthschaftliche Bezirksvereine, Ortsvereine, Consumvereine oder an Gemeinden adressirt sind, im Rückvergütungswege um ein Drittel ermässigt.

Ostpreussische Südbahn - Gesellschaft. (Neue Getreidetarife mit Russland.) Mit Giltigkeit vom 1./13. August 1893 traten im Verkehre von Stationen der Russischen Südwestbahnen, Fastowbahn, Charkow-Nikolajew-, Jekaterinen-, Kiew-Woronesch-, Poljesskischen, St. Petersburg-Warschauer, Warschau-Terespoler, Brest-Cholmer, Siedletz-Malkin-, Weichsel-, Iwangorod-Dombrowoer und Moskan-Brest-Bahn über Grajewo nach Königsberg, Pilla und Memel neue Tarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Malz, Malzkeime, Mehl und Mühlenfabrikate einschliesslich Kleie und Oelkuchen, in Kraft. Diese Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche zur überseeischen Ausuhr bestimmt sind.

Binnenverkehr des Eisenbahn - Directionsbezirkes Cöln (rechtsrh.) für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. (Nachtrag I zum Tarife.) Am 15. August 1893 ist der Nachtrag I zum Tarife für den obgenannten Verkehr erschienen. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung und der besonderen Tarifvorschriften, sowie eine anderweite Fassung des Abschnittes II D II „Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen".

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. (Ermässigung der Holz-Frachtsätze.) Vom 15. August 1893 ab werden die Frachtsätze für Holz der Specialtarife II und III in Wagenladungen von 10 000 kg für die Bayerischen Privat-Localbahnstationen Baierbrunn, Ebenhausen-Schäftlarn, Grosshesselohe (Isarthalbahn), Höllriegelsgreuth - Grünwald, Hohenschäftlarn, Icking, Pullach, Thalkirchen und Wolfratshausen ermässigt.

Magdeburg - Bayerischer Güterverkehr. (Ermässigung der Holz-Frachtsätze.) Mit Giltigkeit vom 1. August 1893 ab sind für den directen Verkehr mit einigen Stationen der Bayerischen Localbahn-Actiengeselischaft in München für die Beförderung von Holzsendungen der Specialtarife II und III in Wagenladungen von 10.000 kg an Stelle der seither im Magdeburg-Bayerischen Gütertarife enthaltenen Anstossbeträge des Ausnahmetarifes 1 anderweite ermässigte Beträge eingeführt worden.

Berlin - Bayerischer und Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. (Ermässigung der Holz-Frachtsätze.) Mit sofortiger Wirksamkeit treten im Verkehre mit bestimmten Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München für Holz der Specialtarife II und III in 10 Tonnen-Ladungen ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft.

Ostpreussisch-Bayerischer Güterverkehr. (Einführung ermässigter Anstossbeträge im Holz-Ausnahmetarif.) Vom 15. August 1893 ab gelangen im Verkehre mit einzelnen Stationen der Bayerischen Localbahn-Actiengesellschaft bei dem Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes II in 10 Tonnen-Ladungen ermässigte Anstossbeträge zur Einführung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einführung eines I. Nachtrages zum Tarifhefte 3.) Zu dem Tarifhefte 3 (Verkehr zwischen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits) tritt am 15. August 1893 der Nachtrag I in Kraft.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. (Tarifirung von Malz.) Die Giltigkeit des allgemeinen Getreide-Staffeltarifes für Malz wird vom 1. October 1893 ab aufgehoben.

Main-Neckar-Oberhessischer Personenverkehr. (Einführung eines Nachtrages V.) Am 20. August 1893 gelangte der Nachtrag V zum Tarife für vorbezeichneten Personenverkehr zur Einführung.

Berlin-Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer, Sächsisch-Südwestdeutscher und Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbands - Güterverkehr. (Tarifirung von Malz.) Zum 1. October 1893 wird die für den Artikel Malz bisher nachgelassene Frachtberechnung nach den Staffeltarifen für Getreide und Mühlenfabrikate wieder aufgehoben. Die Fracht für Malz wird von diesem Tage an wieder nach den Sätzen des Specialtarifes I berechnet.

Weinverkehr Donau—Schweiz. (Neuer Ausnahmetarif.) Für die Beförderung von Wein in Fässern ab Stationen der rumänischen Eisenbahnen und den unterhalb Orsova gelegenen Stationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach der Schweiz u. s. w. im combinirten Schiffs- und Bahnverkehr via Verciorova und bezw. Wien oder Passau tritt voraussichtlich am 1. October 1893 ein neuer Ausnahmetarif in Kraft.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, Heft 2. (Neue Stationsbezeichnung für Gummersbach.) Die Station Gummersbach des Eisenbahn-Directionsbezirkes Cöln (rechtsrh.) hat seit 1. Juli 1893 die Bezeichnnng „Niedersessmar (Gummersbach)" erhalten.

Bayerisch-Sächsischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 10. Mai 1893. (Einbeziehung der Station Tirschenreuth.) Mit Wirksamkeit vom 20. August 1893 wurde die Station Tirschenreuth in den Tarif einbezogen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1629	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Sand aus Posit. E—20, ferner Schotter der Posit. S—58 des Tarif-Theiles I	Chryplin	Tłumacz	Bei Verladung in offenen Wagen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	Die Station Chryplin ist für den allgemeinen Verkehr nicht eröffnet	5 kr.		Im Kartirungswege		
1630	Böhmischen Westbahn		Kalk a) aller Art b) mit Ausnahme der in Specialtarif 3 eingereihten Kalkeorten	Karlstein	Prag B.W.B.	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Vom 1. September d. J. bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Localgütertarif	Kreuzer ö. W. ad a) — ad b) 11·3	ad a) — ad b) 10·0	ad a) — ad b) 1·3	Im Kartirungswege		
					Pilsen				24·3 bezw. 20·1 —	19·0 —	5·3 bezw. 1·1 —			
					Raduitz				24·0 bezw. 20·0 —	19·0 —	5·0 bezw. 1·0 —			
					Nürschan				27·9 bezw. 21·8 —	20·0 —	7·9 bezw. 1·8 —			
					Staab				— 31·1	— 25·2	— 5·9			
					Stankau				— 34·7	— 27·0	— 7·7			
					Blisowa				— 36·8	— 27·0	— 9·8			
					Taus				39·6 bezw. 27·2 —	27·0 —	12·6 bezw. 0·2 —			
					Furth i/W.				— 45·6	— 34·5	— 11·1			
1631	Oesterr. Nordwestbahn		Baumaterialien*)	Skutsch Hlinsko Chrudim	Rossitz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur erlangten Benützungsbewilligung, längstens bis Ende December d. J.	Localtarif der Oe.N.W.B.	Verschieden	50% Nachlass von den Local-Frachtsätzen		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die Zuckerfabriks-Raffinerie Heinr. Benies in Rossitz als Empfänger lautenden Frachtbriefe bis Ende Februar 1894	Als Minimal-Einheitssatz muss 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km verbleiben
			Steine*)	Pardubitz		In vollen Wagenladungen				80 kr. ö. W. pro Wagen				Gilt nur für Steintransporte von Chotzen und Kalk-Podol

*) Die Ermässigung hat nur für solche Transporte Giltigkeit, welche zum Baue der Zuckerraffinerie der Firma Heinr. Benies in Rossitz bestimmt sind.

Fortlaufende Nr.	1632	1633	1634
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Betheiligten Verwaltungen			
Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Bruchsteine und Schotter der Pos. S—58 des Tarif-Theiles I, mit der Bestimmung zu den anlässlich der Lemberger Landes-Ausstellung 1894 auf dem Ausstellungsplatze herzustellenden Anlagen	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen	Mehl und Mahlproducte
für die Transportstrecke von	Stryj Mikolajów Gródek Szczerzec Staresiolo	Olmütz transit (für von Galizien provenirende Sendungen)	Nagy-Sáros
für die Transportstrecke nach	Abladestelle bei km 6·8 zwischen Lemberg und Sicbów	Radnic Theresienstadt	Gross-Priesen Ancha Schönpriesen
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1893
Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil III, Heft 1
Frachtsatz per 100 kg		60·9 58·6	
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	4 6 6 7 10 kr.	51·7 51·7	202 217 200 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		9·2 6·9	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf den Reclamanten als Absender lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1894 verzulegen sind	
Besondere Bemerkungen	Die Aufgabe hat mit Frachtbriefen zu geschehen, welche auf das Landes-Ausstellungs-Comité in Lemberg als Absender und Empfänger lauten und ist in Betreff des Ansladens auf der offenen Strecke zwischen Lemberg und Sicbów die vorausgehende Vereinbarung mit der k. k. E.-B.-Direction Lemberg erforderlich	Dieser Frachtsatz gelangt nur für jene Sendungen zur Anwendung, welche in galizischen Stationen mit directen nach den angeführten Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 99. **Wien, 26. August 1893.** **VI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Europäische Donau-Commission. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 17. August 1893, Z. 42.043, an die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Gewährung von Tarifermässigungen für Futter- und Streuartikel.

Im Nachhange zu den h. o. Erlässen vom 30. Mai und 13. Juni d. J., ZZ. 1099/Hm. 29.521 (Vrdgs.-Bl. für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 63 und 71 ex 1893), betreffend die Gewährung von Tarifermässigungen für Futter- und Streuartikel, wird der geehrten Verwaltung eröffnet, dass einer Mittheilung des k. k. Ackerbauministeriums zufolge, nach den gepflogenen Erhebungen die Verlängerung der zugestandenen Tarifermässigungen bis 30. April 1894 und die Ausdehnung derselben auf die Artikel Mais und Malzkeime nothwendig erscheinen, weil einerseits die ärgste Futternoth erst in den Herbst- und Wintermonaten zu gewärtigen ist, und die verbilligten Dungmittel für den Frühjahrsanbau zu dienen haben, sowie weil andererseits der Artikel Mais als Ersatzfutter für den in Böhmen gänzlich missrathenen Hafer die grösste Rolle spielen wird.

Ausserdem ist es erwünscht, dass diese Tarifermässigungen nicht nur auf Grund von Seitens der Gemeinden, sondern auch Seitens der landwirthschaftlichen Vereine und Genossenschaften ausgefertigten Cumulativ-Bestellzetteln gewährt werden.

Die geehrte Verwaltung wird demnach eingeladen, dieser Anregung des k. k. Ackerbauministeriums ehestens Folge zu geben, wobei es sich behufs Vermeidung zersplitterter Bekanntmachungen und der dadurch bedingten Erschwerniss der Information für viele der Interessenten empfehlen wird, die sämmtlichen Seitens der Bahnverwaltungen im Gegenstande gewährten Tarifermässigungen in einer und derselben Nummer des h. ä. Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt zur Kundmachung zu bringen.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wurde daher unter Einem eingeladen, im Einvernehmen mit den Privatbahnen die erforderlichen Veranlassungen zu treffen, dass die gewährten Tarifbegünstigungen gleichzeitig zur Verlautbarung gelangen.

Wien, am 17. August 1893.

Der k. k. Handelsminister:
Bacquehem m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Kruszelnica nach Turka mit einer Abzweigung von Kropiwnik nach Borysław.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Fürsten Adam Lubomirski in Mizynice die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Kruszelnica nach Turka mit Abzweigung von Kropiwnik über Schodnica nach Borysław im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 15. Juli 1893. Z. 36.473.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. September 1893 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Wien, am 24. August 1893.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 10. August 1893, Z. 15.975/I, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Hinausgabe einer Normalvorschrift für den Verkehr schwerer Wagen.

Seit dem Erscheinen der österreichischen Brückenverordnung vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, mehren sich die Fälle, dass Eisenbahnwagen in Verkehr kommen, welche auf den Oberbau und die Brückenconstructionen nachtheiliger einwirken, als die bei Verfassung der vorcitirten Verordnung in Rechnung gezogenen Wagen (zwei Achsen zu je 8 t bei 7 m Gesammtlänge, daher rund 2·3 t pro Meter Geleise).

Es ist in solchen Fällen wohl nicht möglich, alle jene Zugscombinationen, in welchen die schweren Wagen vorkommen können, sowie alle Oberbaustrecken und Brücken, welche damit befahren werden sollen, zum Voraus zu berücksichtigen, um zu beurtheilen, ob der Verkehr derartiger schwerer Wagen zulässig sei oder nicht. Es kommen diesfalls hauptsächlich die in den §§ 12 und 18 der h. Handelsministerial-Verordnung vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, aufgenommenen allgemeinen Bestimmungen in Betracht.

Da indessen die Frage der Belastung des Oberbaues und der Brücken durch schwere Eisenbahnwagen, wegen der gewöhnlich schwereren Locomotiven und Tender, im Allgemeinen eine mindere Bedeutung besitzt, so können die beklagten Unzukömmlichkeiten in einer für die Praxis genügenden Weise durch eine einfache allgemeine Vorschrift entsprechend beseitigt werden, und hat die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen im Einvernehmen mit der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen die im Anschlusse mitfolgende Normalvorschrift ausgearbeitet, welche die Zustimmung des h. k. k. Handelsministeriums erhalten hat.

Die geehrte Verwaltung wird sonach aufgefordert, für die entsprechende Durchführung dieser Vorschrift Sorge zu tragen.

Wien, am 10. August 1893. **Lilienau** m. p.

z. Z. 15.975/I.

Normalvorschrift für den Verkehr schwerer Wagen.

Die Zulässigkeit des Ueberganges schwerer Eisenbahnwagen auf irgend eine Bahnstrecke muss — falls gegen deren Verkehr rücksichtlich des Achsenstandes ein Anstand nicht obwaltet — des Weiteren noch in Bezug auf jene Beanspruchungen beurtheilt werden, welche durch die Einwirkung vollbelasteter Wagen auf den Oberbau einerseits und auf die in der betreffenden Bahn vorkommenden Brücken andererseits hervorgerufen werden.

I. Oberbau.

1. Bezüglich des Oberbaues ist der grösste vorkommende Raddruck allein massgebend; derselbe darf im Allgemeinen keine grössere Inanspruchnahme pro Quadratcentimeter erzeugen als 800 kg bei Eisen- und Stahlkopfschienen und 1000 kg bei Stahlschienen.

2. Unbedeutende Ueberschreitungen dieser Grenzen sind bei geringer Geschwindigkeit des Zuges, in welchem derartige Wagen eingestellt werden sollen, bei gut erhaltenem Geleise, bei erfahrungsgemäss guter Qualität des Schienenmaterials etc. zulässig; es bleibt der Bahnverwaltung überlassen, unter ihrer Verantwortung die Grösse dieser Ueberschreitung, welche letztere jedoch die nachstehenden äussersten Grenzen der ausnahmsweise zulässigen Inanspruchnahme nicht erreichen darf, zu bestimmen.

3. Für den Verkehr aussergewöhnlich schwerer, nur selten vorkommender Wagen ist, unter Voraussetzung der sub 2 bezeichneten günstigen Bahnverhältnisse, ausnahmsweise eine grössere Ueberschreitung der ad 1 bezeichneten Inanspruchnahmen zulässig; dieselbe darf jedoch niemals mehr als 25 pCt. betragen.

4. Zur Bewerthung der Inanspruchnahme im Hinblicke auf diese Grenzen ist das Profil der Schiene mit Berücksichtigung der jeweiligen Abnützung derselben in Rechnung zu nehmen; ferner ist bei dem Querschwellen-Oberbaue als Biegungsmoment das Product der grössten Schwellenentfernung mit $^1/_5$ des grössten Raddruckes anzusetzen.

II. Brücken.

5. Bezüglich der Brücken ist für die Beurtheilung der Zulässigkeit des Ueberganges schwerer Wagen nicht nur deren Achsendruck, sondern auch deren Gewicht per Meter der Gesammtlänge einschliesslich der Puffer im vollbelasteten Zustande in Betracht zu ziehen, und ist hiebei den Bestimmungen der §§ 12 und 18 der Handelsministerial-Verordnung vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, Rechnung zu tragen.

6. Bezüglich des Achsendruckes wird fallweise zu untersuchen sein, ob dessen Einwirkung auf die Fahrbahn der Brücken den Verkehr schwerer Wagen zulässig erscheinen lässt.

7. Bei gut erhaltenen Brücken, welche von den schweren Wagen nur langsam befahren werden, wird ausnahmsweise auch bei den nach § 12 der Handelsministerial-Verordnung vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, zu beurtheilenden Brücken die nach § 18 der bezeichneten Verordnung gestattete Inanspruchnahme zugelassen.

8. Insoferne es sich dagegen lediglich um die Bedachtnahme auf das Wagengewicht per Meter Länge handelt, wird nachstehende Einrangirungsnorm festgesetzt:

a) Bei schweren Wagen, deren Gewicht per Meter mehr als 2·8 t, jedoch höchstens 3·3 t beträgt, sind zwischen Locomotive und den gedachten Wagen mindestens zwei leichtere Wagen (inclusive Hüttelwagen) einzuschalten, deren Gewicht per Meter nicht mehr als 2·3 t beträgt.

b) Für Wagen, deren Gewicht per Meter mehr als 3·3 t beträgt, ist die Zulässigkeit des Ueberganges auf eine in Betracht kommende Bahnstrecke von Fall zu Fall zu untersuchen und für die etwa in Aussicht genommene Einrangirung die Genehmigung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen einzuholen.

Wien, am 10. August 1893. **Lilienau** m. p.

Europäische Donau-Commission.

Rechenschaftsbericht über die Finanzgebahrung im Jahre 1892.

(Verfasst und verlautbart in Gemässheit des Schlussabsatzes des Art. 16 der Schiffahrtsacte für die Donaumündungen vom 2. November 1865, R.-G.-Bl. Nr. 109 ex 1866).

I. THEIL.

Stand der Einnahmen und Ausgaben.

Einnahmen.

	Frcs.	Cts.
1. An der Sulinamündung 1892 eingehobene Gebühren, und zwar:		
Gebühren von Segelschiffen und Dampfern	2,085.058	08
Gebühren von Flössen	1.680	—
Polizei-Strafbeträge	6.227	67
zusammen	2,092.965	75
2. Flusslootsentaxen	6.000	—
3. Verschiedene Einnahmen, als: Spitaltaxen, Aichgebühren, Materialverkaufserlös, Eingänge für verkaufte Karten und für die Ausstellung von Beurkundungen, Gewinn der Werkstätten u. s. w.	12.197	37
4. Zinsen der Depots in London, Rom, Paris, Wien und Berlin	1.183	71
5. Zinsen von den Papieren der Commission	72.841	83
6. Münzgewinn	85	—
Summe der Eingänge	2,185.273	66
7. Hiezu der Vortrag aus dem Vorjahre:		
a) Ueberschuss des Jahres 1891 und der Vorjahre in Baarem (Frcs. Cts. 928.427 01)		
b) Werth der Material-Bestände und Conto-corrent-Forderungen (267.743 91)		
Gesammtvortrag	1,196.170	92
Gesammtsumme der Einnahmen	3,381.444	58

Ausgaben.

Titel I. Verwaltungskosten.

Capitel 1. Innere Verwaltung.

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
Centraldienst in Galatz einschliesslich der gemeinsamen Kosten der Abtheilungen in Galatz, Tultscha und Sulina			114.456	70

Capitel 2. Polizei- und Schiffahrtsanstalten.

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
Schiffahrts-Inspection	96.688	14		
Flusslootsendienst	241.648	17	338.336	31
Hafencapitanat	105.985	55		
Lootsendienst an der Mündung	144.398	32	250.383	87
Schiffahrtscasse			34.070	04
Marinespital			40.876	76
Summe der Ausgaben unter Titel I			778.123	68

Titel II. Technischer Dienst und ordentliche Bauarbeiten.

	Frcs.	Cts.
Capitel 1. Direction	111.772	29
„ 2. Aufnahmen	17.773	57
„ 3. Ordentliche Erhaltung der Schiffbarkeit	212.441	53
„ 4. Verschiedene Arbeiten	53.557	43
Summe der Ausgaben unter Titel II	395.544	82

Titel III.

	Frcs.	Cts.
Verschiedene Auslagen und Nebenkosten	109.898	98

Titel IV. Besonderer Dienst des Jahres 1892.

	Frcs.	Cts.
1. Durchstich zwischen der 8. und der 18. Meile	618.642	71
2. Vollendung der 1891 begonnenen Flussbauten, und zwar: Uferverkleidung in der 45. Meile, „ „ „ 43. „ „ „ „ 40. u. 41. Meile, „ „ „ 39. „ 40. „	16.930	58
3. Ankauf eines Grundes in Tultscha	2.310	—
4. Ankauf des Dampflaunches „Angelus“ für den technischen Dienst	20.250	—
5. Im Jahre 1892 ausgeführte Flussbauten: 3 Sporne am linken Ufer in der 44. Meile, Verlängerung von 4 Spornen am linken Ufer in der 40. und 41. Meile 4 Sporne am rechten Ufer in der 40. Meile, Verlängerung von 2 Spornen am linken Ufer in der 37. Meile	41.643	73
6. Subvention für das Elisabeth-Spital	7.000	—
Summe der Ausgaben unter Titel IV	706.677	02

Wiederholung der Ausgaben.

Titel I. Verwaltung	778.123	68
„ II. Technischer Dienst und ordentliche Bauarbeiten	395.544	82
„ III. Verschiedene Auslagen und Nebenkosten	109.898	98
„ IV. Besonderer Dienst des Jahres 1892	706.677	02
Dazu in laufender Rechnung für Materialankauf u. s. w.	244.821	81
Gesammtsumme der Ausgaben	2,235.066	31

Vergleich der Einnahmen und Ausgaben.

	Frcs.	Cts.
Gesammteinnahmen	3,381.444	58
Gesammtausgaben	2,235.066	31
daher Ueberschuss	1,146.378	27

und zwar:

a) Ordentlicher Dienst:

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
Einnahmen	2,185.273	66		
Ausgaben unter Titel I—III	1,283.567	48		
sonach Ueberschuss des ordentl. Dienstes			901.706	18

b) Ausserordentlicher Dienst:

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
Einnahmen - Uebertrag aus den Vorjahren	1,196.170	92		
α) Ausgaben unter Titel IV 706.677 Frcs. 2 Cts., β) für Materialien und in laufender Rechnung 244.821 Frcs. 81 Cts.	951.498	83		
sonach Ueberschuss des ausserordentlichen Dienstes			244.672	09
Gesammtüberschuss			1,146.378	27

Einzelausweis über die Anlage dieses Ueberschusses.

	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.
a) Vorläufig angelegt:		
in französischen Eisenbahn-Obligationen . .	2.292 74	
in 4perc. rumän. Rente	44.559 49	
in 5perc. italien. Rente	377.700 16	424.552 39
b) Vorläufige Depôts in London, Paris, Rom, Wien und Berlin		157.059 31
c) Cassabestände in Galatz . . .		290.957 48
d) Cassabestände in Sulina . . .		273.809 09
zusammen		1,146.378 27

II. THEIL.

Nachweisungen und Aufschlüsse über die Activen der Commission.

Die Activen der Commission einschliesslich des Reservefondes bestanden am 31. December 1892 aus:

	Frcs. Cts.
1. den provisorisch angekauften Effecten, den Cassabeständen in Galatz und Sulina, den Depôts zu London, Paris, Wien, Berlin und Rom im Gesammtbetrage von	1,146.378 27
2. den Effecten des Reservefondes per .	1,000.000 —
zusammen in	2,146.378 27

Passiven hat die Commission seit dem 30. Juni 1887 nicht mehr aufzuweisen.

III. THEIL.

Lage der Sonderfonds.

a) Reservefond.

Dieser Fond, welcher laut im Protokolle Nr. 349 unter § 3 verzeichneten Beschlusses der Europäischen Donau-Commission mit der unveränderlichen Ziffer von 1,000.000 Francs festgesetzt wurde, war am 31. December 1892 folgendermassen angelegt:

	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.
französische Eisenbahn-Obligationen . . .	319.814 45	
4perc. österr. Goldrente	281.076 71	
4perc. preuss. Consols	399.108 84	
		1,000.000 —

b) Pensionsfond der Angestellten.

	Frcs. Cts.
Dieser Fond besass am 31. December 1891	413.874 49
Zuwachs 1892:	
3perc. Abzüge von den Gehalten der Beamten	8.175 33
Zinsen der Effecten	22.351 38
Subvention 1892 zur Erhaltung des Gleichgewichtes	2.513 23
zusammen	446.914 43

Ausgaben 1892:

	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.
Entschädigung an die verwitwete Mutter des verstorbenen Inspections-Beamten	5.762 82	
Entschädigung der Familie des verstorbenen Angelo Passalacqua, Ueberwachenden der II. Stromsection .	8.199 12	13.961 94
daher Stand des Vermögens am 31. December 1892		432.952 49

welche in nachstehender Weise angelegt sind:

	Frcs. Cts.
in 4perc. russischen Titres	187.652 98
in 5perc. rumänisch. Rente	191.380 —
in 4perc. rumänisch. Rente	53.919 51
zusammen	432.952 49

c) Pensionsfond der Lootsen.

	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.
Dieser Fond wies am 31. December 1891 ein Activum in der Höhe von . . .		60.063 34
auf.		
Zuwachs 1892:		
3perc. Abzüge von den Gehalten der Lootsen		7.274 60
Zinsen der Fonds-Effecten		4.086 80
		71.424 74

Ausgegeben wurden dagegen 1892:

	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.
die Pensionen für die Flusslootsen V. Yermeni, Aziz Jakub, N. Gotzi, D. Gotzi und Kiriako Zaffiri per .	17.800 —	
die Pension für die verwittwete Mutter des Agenten d. Lootsenchefs in Tultscha Miailovich per	3.200 —	
und die den verabschiedeten Fondsmitgliedern Gambardella, Leonardi und Bettelli zurückgezahlten 3percent. Einlagen per	762 25	21.762 25
daher Stand des Fondes am 31. December 1892		49.662 49

angelegt zur Gänze in 5perc. italienischer Rente.

Ausweis über den Effectenbesitz der Europäischen Donau-Commission und der Sonderfonds, sowie über die Vertheilung dieser Effecten.

Bezeichnung der Effecten	Reservefond	Pensionsfond der Angestellten	Pensionsfond der Lootsen	Gesammtbetrag der Sonderfonds	Vorläufige Anlagen	Hauptsumme
Französische Eisenbahn-Obligationen . Frcs.	319.814 45	—	—	319.814 45	2.294 74	322.107 19
4percent. österreichische Goldrente . „	281.076 71	—	—	281.076 71	—	281.076 71
Preussische Consols . . . . . „	399.108 84	—	—	399.108 84	—	399.108 84
4percent. russische Titres . . . . . „	—	187.652 98	—	187.652 98	—	187.652 98
5percent. rumänische Rente . . . . . „	—	191.380 —	—	191.380 —	—	191.380 —
4percent. rumänische Rente . . . . . „	—	53.919 51	—	53.919 51	44.559 49	98.479 —
5percent. italienische Rente . . . . . „	—	—	49.662 49	49.662 49	377.700 16	427.362 65
zusammen . . . Frcs.	1,000.000 —	432.952 49	49.662 49	1,482.614 98	424.554 39	1,907.167 37

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von Gorlice nach Konieczna. (Einleitung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 10. August die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, bezüglich der von dem Bürgermeister Adalbert Biechoński und dem Advocaten Dr. Carl Neumann in Gorlice projectirten, von der Station Gorlice der k. k. Staatsbahnen über Ropa nach Konieczna führenden normalspurigen Localbahn im Sinne der Bestimmungen der §§ 10—14 der Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision einzuleiten. [10. August, Z. 28.849.]

Projectirte schmalspurige mit gemischtem Betriebssysteme auszuführende Localbahn von Riva über Tione nach Pinzolo. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 11. August die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, bezüglich des von dem Techniker Oswald Candelpergher in Rovereto vorgelegten Projectes für eine schmalspurige mit gemischtem Betriebssysteme auszuführende Localbahn von Riva über Tione nach Pinzolo im Sinne der bestebenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung — bei welcher die Wahl der Trasse zwischen Ballino nnd Tione unter dem Gesichtspunkte des Näheren erörtert werden wird, ob es nicht möglich wäre, eine bessere Berücksichtigung der Orte Stenico, Ragoli und Preore durch theilweise Einbeziehung des mittleren Sarcathales in den Linienzug zu erzielen — einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 17.554.]

Projectirte Localbahn mit elektrischem Betriebe von Baden nach Vöslau. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff des Projectes einer Localbahn mit elektrischem Betriebe von Baden nach Vöslau für den 2. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 16.269.]

Projectirte normalspurige Localbahn von der Station Pladen der k. k. Staatsbahnen über Lubenz, Chiesch und Luditz nach Buchau. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision hinsichtlich des von Dr. Emanuel Milner, Landtagsabgeordneten und Gutsbesitzers in Luk und Genossen vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Pladen der k. k. Staatsbahnen über Lubenz, Cbiesch und Luditz nach Buchau für den 4. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [G.-I.-Z. 16.339.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Desinfectionsanlage in der Station Knittelfeld: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung einer Desinfectionsanlage in der Station Knittelfeld für den 29. August anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Dr. Theodor Hausotter betraut. [G.-I.-Z. 14.172.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Bodenbach—Böhm.-Leipa: Verschüttung des alten Polzenarmes in km 5·5/6.) Auf Gruud des Ergebnisses der am 3. Juli durchgeführten commissionellen Amtshandlung wurde für die beabsichtigte Verschüttung des alten aufgelassenen Polzenflussarmes in km 5·5/6 der Strecke Bensen—Böhm.-Leipa im Gemeindegebiete von Alt-Schockau die Ausführungsbewilligung ertheilt. [9. August, Z. 41.834.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Verbindung der beiden Trinkwasserleitungen in der Station M.-Ostrau.) Das Project für die Herstellung einer Verbindung zwischen der im Vorjahre ausgeführten Ellgother Leitnng und dem alten Wasserleitungsnetze in der Station M.-Ostrau wnrde zur Ausführung genehmigt. [8. August, Z. 37.149.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Segengottes — Okříško: Anbauten an das Frachtenmagazin und Geleisebrückenwaage in der Haltestelle Řipov.) Für Zwecke der Firma Carl Budischofsky & Sohn in Trebitsch werden an das Frachtenmagazin in der Haltestelle Řipov beiderseitige Anbauten hergestellt und eine Geleisebrückenwaage in das vor diesem Magazine befindliche Sturzgeleise eingelegt. [5. August, Z. 36.046.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Uebertragung einer Waggonbrückenwaage von der Station Libňowes nach Okříško.) Die in der Station Libňowes befindliche, dortselbst entbehrlich erscheinende Waggonbrückenwaage wird in die Station Okříško übertragen. [5. August, Z. 36.052.]

Localbahn Reichenberg-Gablonz. (Stationsanlagen für die Linie Gablonz—Tannwald.) Die modificirten Pläne für die Anlage der Stationen Neudorf a/d. N., Wiesenthal a/d. N., Morchenstern und Unter-Morchenstern, dann für die Haltestelle Schlag, wurden zur Ausführung genehmigt. [12. August, Z. 40.518.]

Südbahn-Gesellschaft. (Geleiseumstaltungen in den Stationeu Feistritz und Kufstein.) In der Station Feistritz der Linie Marburg—Franzensfeste, sowie auch in der Station Kufstein der Linie Kufstein—Ala gelangen aus Verkehrsrücksichten Geleiseumstaltungen zur Ausführung. [7. August, Z. 18.782.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Coaksschuppen in der Station St. Leonhard.) In der Station St. Leonhard wird ein Coaksschuppen mit einem Unterstandsraume für eine Locomotive hergestellt. [7. August, Z. 41.392.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Orient-Expresszugsverkehr.) In Folge der Quarantaine in Zaribrod und Mustafa-Pascha haben die Bulgarischen und Serbischen Staatsbahnen den Verkehr der Orient-Expresszüge auf ihren Linien vom 21. August eingestellt. Der Orient-Expresszug verkehrt somit bis auf Weiteres nnr bis bezw. ab Belgrad. Auf der Route via Verciorova verkehrt der Orient-Expresszug, wegen der sanitären Massnahmen in Rustschuk, nur bis bezw. von Bukarest.

Südbahn-Gesellschaft. (Anschaffnng von Fahrbetriebsmitteln.) Die Verwaltung der Südbahn-Gesellscbaft hat die Anschaffung folgender Fahrbetriebsmittel nach bereits genehmigten Constructionsplänen in inländischen Fabriken beschlossen: 4 Schnellzugs-Locomotiven mit 4 gekuppelten Rädern, sammt sechsräderigem Tender, 5 Locomotiven mit 6 geknppelten Rädern, nebst sechsräderigem Tender, 3 Locomotiven mit 8 gekuppelten Rädern, nebst sechsräderigem Tender, 1 Personenwagen I. Classe, 6 Personenwagen I./II. Cl., 3 Personenwagen II. Cl. und 2 Personenwagen III. Cl., sämmtlich mit Intercommunication, Spindel- und Vacnumbremse, Dampfheizung, System Haag und mit elektrischem Intercommunicationssignal, System Kohn und System Rayl combinirt, ferner 3 Conducteurwagen mit Spindel- und Vacuumsbremse. [H.-M.-Z. 39.455.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Aufnahme einer Anleihe Seitens der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahn-Gesellschaft.) Der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahn-Gesellschaft zu Altena wurde zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen, sowie zur Vermehrung und Ergänzung der Betriebsmittel unter dem 10. Juli die landesherrliche Genehmignng zur Aufnahme einer Anleihe im Betrage von 300.000 Mk. und zur Ausgabe auf den Inhaber lautender Anleihescheine in Stücken zu 500 Mk. ertheilt. Der Nennwerth der Anleihescheine wird mit 4 pCt. verzinst und erfolgt die Ausbezahlung der Zinsen halbjährig ab 1. April und 1. October jedes Jahres. Die Anleibescheine unterliegen vom Jahre 1898 ab der Tilgung. Zur Tilgnng derselben wird alljährlich verwendet der Ueberschuss, welcher vom Ertrage des Unternehmens der Kreis Altenaer Schmalspnr-Eisenbahn-Gesellschaft nach Deckuug der laufenden Verwaltnngs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, der Beiträge zu den Reserve- und Erneuerungsfonds und der Zinsen der für das Unternehmen ausgegebenen Anleihescheine übrig bleibt bis zur Höhe von 1 pCt. des Betrages der Anleihe unter Hinzurechnung des durch frühere Tilgungen ersparten Zinsenbetrages. Die Tilgung wird durch Auslosung bestimmt. Der Gesellschaft bleibt das Recht vorbehalten, vom Jahre 1900 ab eine grössere Tilgnng vorzunehmen und dieselbe dadurch zu beschleunigen, wie auch nach dem Jahre 1900 zu jeder Zeit sämmtliche Anleibescheine durch öffentliche Blätter mit sechsmonatlicher Frist

zu kündigen. In beiden Fällen bedarf es der Genehmigung der Staatsregierung. Die Einlösung sowohl der ausgelosten, als auch der gekündigten Anleihescheine erfolgt zum Nennwerthe. Die Auslosung findet zuerst im Jahre 1898 und sodann alljährlich statt; die Einlösung der hiernach zur Rückzahlung gelangenden Anleihescheine erfolgt vom 1. April 1899 ab.

Preussen. (Prüfungsvorschriften für Bahnmeister.) Nach dem übereinstimmenden Antrage sämmtlicher kgl. Eisenbahn-Directionen hat der kgl. preussische Minister für öffentliche Arbeiten den § 29 der Prüfungs-Ordnung für die mittleren und unteren Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung dahin abgeändert, dass die für Bahnmeister-Aspiranten vorgesehene einjährige Beschäftigung im Bahnmeisterdienste bei der Unterhaltung des Oberbaues auf achtzehn Monate ausgedehnt wird. Die Verlängerung der Vorbereitungszeit für den Bahnmeisterdienst auf die Gesammtdauer von zwei Jahren soll vornehmlich die Gelegenheit bieten, die Aspiranten in höherem Masse, als es bisher möglich war, mit der Herstellung und Bedienung der mechanischen Einrichtungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit — der Stellwerke, Verschlusstabellen u. s. w. — und mit den anderen in Betracht kommenden wichtigeren technischen Anlagen, wie elektrischen Beleuchtungsanlagen, Centralheizungen u. dgl. vertraut zu machen. Auch wird es nunmehr angängig sein, die Beamten, den gesteigerten Anforderungen entsprechend, für eine verständnissvolle Mitwirkung zur Nutzbarmachung der durch die Reichsgesetze geschaffenen und der bei der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung bestehenden besonderen Wohlfahrtseinrichtungen besser vorzubilden.

— (Stationsnamen-Aenderungen.) Der Haltepunkt bei Pankow an der Strecke Berlin—Stralsund im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin hat die Bezeichnung „Pankow (Nordbahn)“ und der Haltepunkt bei demselben Orte an der Strecke Berlin—Stettin die Bezeichnung „Pankow-Schönhausen“ erhalten; ferner ist der Name der an der Strecke Wittenberg—Torgau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt gelegenen Station Rackith in „Rackith (Elbe)“ abgeändert worden.

Schweiz. (Umrechnung der österr. Gulden- in Frankenwährung.) Das Werthverhältniss der österr. Gulden- zur Frankenwährung wurde für die österr.-schweizerischen Grenzstationen ab 1. August bis auf Weiteres mit 1 Gulden = 2·0173 Franken festgesetzt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Marquis Bacquehem“ nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2740 T. Gehalt ist am 21. Juli mit 11 Passagieren und 1277 Gewichtstonnen factischer Ladung nationaler Provenienz nebst 4749 Stück verschiedener Holzsorten von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 27 Colli Spiritus, 13 Colli Metallwaaren, 130 Colli Zucker, 53 Colli Esswaaren, 6 Colli Manufacte, 20 Colli Bier; nach Macassar 75 Colli Mehl; nach Padang 50 Colli Mehl, 3 Colli Metallwaaren, 65 Colli Bier; nach Suez 9 Colli Manufacte, 34 Colli Zucker; nach Suakim 15 Colli Esswaaren, 12 Kurzwaaren; nach Aden 24 Colli Mehl, 20 Colli Schwefelhölzer, 120 Colli Zucker, 20 Colli Glasperlen, 5 Colli Metallwaaren, 108 Colli Papier; nach Hodeidah 10 Colli Metallwaaren, 30 Colli Kurzwaaren, 7 Colli Glasperlen; nach Massaua 4 Colli Manufacte, 190 Colli Zucker, 90 Colli Bier, 5 Colli Spiritus; nach Zanzibar 78 Colli Glasperlen, 261 Colli Mehl, 25 Colli Bier, 45 Colli Wein; nach Mozambique 75 Colli Mehl; nach Majunga 15 Colli Glasperlen; nach Mombassa 20 Colli Glasperlen; nach Bombay 11 Colli Mützen, 75 Colli Lampen, 124 Colli Glaswaaren, 28 Colli Garne, 45 Colli Baumwollwaaren, 103 Colli Manufacte, 40 Colli Knöpfe, 698 Colli Papier, 57 Colli Holzwaaren, 528 Colli Farben, 142 Colli Metallwaaren, 15 Colli Spiritus, 58 Colli Kurzwaaren, 143 Colli Glasperlen, 16 Colli Esswaaren, 35 Colli Spielwaaren, 4 Colli Lederwaaren; nach Kurrache 14 Colli Manufacte, 5 Colli Holzwaaren, 4 Colli Metallwaaren; nach Bagdad 6 Colli Manufacte, 12 Colli Papier, 45 Colli Zündhölzchen, 5 Colli Glasperlen, 3 Colli Bernstein; nach Bassorah 15 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Lampen, 14 Colli Kurzwaaren, 10 Colli Farben, 13 Colli Manufacte; nach Colombo 8 Colli Papier, 63 Colli Wein, 81 Colli Holzwaaren, 43 Colli Manufacte, 27 Colli Metallwaaren, 24 Colli Seife; nach Rangoon 44 Colli Baumwollwaaren, 40 Colli Metallwaaren, 71 Colli Garne; nach Madras 26 Colli Holzwaaren, 30 Colli Garne, 3 Colli Manufacte, 10 Colli Metallwaaren, 31 Colli Glasperlen; nach Calcutta 379 Colli Papier, 50 Colli Glaswaaren, 56 Colli Kurzwaaren, 71 Colli Metallwaaren, 201 Colli Glasperlen, 191 Colli Baumwollwaaren, 50 Colli Garne, 125 Colli Wein, 34 Colli Holzwaaren, 22 Colli Knöpfe, 496 Colli Manufacte, 15 Colli Spielkarten; nach Penang 6 Colli Kurzwaaren, 12 Colli Manufacte, 46 Colli Papier, 46 Colli Garne, 4 Colli Baumwollwaaren; nach Tegal 130 Colli Mehl; nach Singapore 83 Colli Papier, 6 Colli Lederwaaren, 38 Colli Wein, 16 Colli Manufacte, 14 Colli Baumwollwaaren, 90 Colli Bier, 10 Colli Erdwachs, 8 Colli Metallwaaren, 50 Colli Mehl, 36 Colli Garne; nach Batavia 3 Colli Metallwaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 2 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Manufacte, 79 Colli Erdwachs, 25 Colli Wein; nach Soerabaya 535 Colli Mehl, 34 Colli Seife, 15 Colli Glasperlen, 23 Colli Metallwaaren, 24 Colli Garne, 6 Colli Manufacte, 32 Colli Papier, 426 Colli Erdwachs, 30 Colli Tinte; nach Samarang 75 Colli Mehl, 53 Colli Papier, 150 Colli Erdwachs, 20 Colli Glasperlen; nach Cheribon 42 Colli Erdwachs; nach Bangkok 7 Colli Garne; nach Hongkong 13 Colli Manufacte, 686 Colli Zündhölzchen, 38 Colli Papier; Jokohama 16 Colli Metallwaaren, 20 Colli Glasperlen; nach Manila 15 Colli Kurzwaaren, 109 Colli Papier, 9 Colli Baumwollwaaren, 550 Colli Bier, 10 Colli Holzwaaren; nach Tientsin 50 Colli Kurzwaaren; nach Shanghai 13 Colli Holzwaaren, 91 Colli Bier, 22 Colli Esswaaren; nach Kobe 18 Colli Seife. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 866.704 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 11. August bei der Firma:

„K. k. priv. Mährische Grenzbahn“

Hermann Freih. v. Pillersdorf und Eduard Oberleithner als Mitglieder des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht, dagegen Friedrich Albani, Präsidial-Secretär der k. k. priv. Oesterr. Bodencreditanstalt in Wien, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Mährische Grenzbahn. (Generalversammlung.) Am 16. August wurde die XVIII. Generalversammlung der Actionäre der Mährischen Grenzbahn unter Vorsitz des Präsidenten Adolf Schenk v. Ledecz und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Secretärs Dr. Rudolf Schuster Edlen v. Bonnott, abgehalten. Bei derselben waren 14 Actionäre anwesend, welche mit 11.700 Actien 581 Stimmen vertraten. — Nachdem seit dem Jahre 1886 keine Rechnungsabschlüsse des Unternehmens veröffentlicht wurden, bezog sich die Berichterstattung des Verwaltungsrathes in der diesjährigen Generalversammlung auf einen Zeitraum von sieben Jahren. Die Versammlung nahm den bezüglichen Bericht zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe für die Geschäftsgebahrung während der Zeit vom 1. Jänner 1886 bis 31. December 1892 das Absolutorium. Hierauf beschloss die Versammlung, das zwischen der Regierung und dem Verwaltungsrathe unter Beitritt des Prioritäten-Curators am 4. Juli vorbehaltlich der legislativen Genehmigung abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend den Ankauf der Mährischen Grenzbahn durch den Staat, zu genehmigen, und den Verwaltungsrath zur Durchführung der Vereinbarung zu ermächtigen. Weiters wurde für den Fall der Perfectionirung des Uebereinkommens die Auflösung der Gesellschaft beschlossen und der Verwaltungsrath auch mit der Einleitung der diesfalls nöthigen Schritte betraut. Des Ferneren wurde der Verwaltungsrath zur Erwirkung der in Folge obiger Beschlüsse erforderlichen Statutenänderungen ermächtigt. Bei den schliesslich vorgenommenen Wahlen wurden in den Verwaltungsrath die bisherigen Mitglieder Adolf Schenk von Ledecz, Dr. Friedrich Bunzl, Cäsar v. Foregger und Friedrich Albani berufen. Zu Revisoren wurden Professor A. Kleibel, Johann N. Weiser und August Schroll, zu Ersatzmännern derselben Leopold Rimböck, Dr. Adolf Jelinek und Johann Marksteiner gewählt.

Bei der an die Generalversammlung sich anschliessenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Adolf Schenk von Ledecz zum Präsidenten und Dr. Friedrich Bunzl zu dessen Stellvertreter gewählt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Anderweitige Tarifirung des Artikels „Malz".

Vom 1. October 1893 ab wird der Artikel „Malz" im vorbezeichneten Verbande wieder zu den höheren Frachtsätzen für Oelsaaten abgefertigt.

Wien, am 21. August 1893. [700]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Theil III vom 1. September 1893.

Vom 1. October 1893 ab finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Getreide etc., Theil III, giltig vom 1. September 1893, für Transporte von „Malz" keine Anwendung.

Wien, am 21. August 1893. [701]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Schweizerischer Rundreiseverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1893 gelangt für den Bayerisch-Schweizerischen Rundreiseverkehr ein neuer Tarif nebst Antheilstabelle zur Einführung.

Durch denselben wird der bisherige gleichnamige Tarif sammt Antheilstabelle vom 1. August 1888 aufgehoben.

Wien, am 20. August 1893. [702]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach.

Neuer Tarif.

Am 1. September 1893 tritt ein neu umgearbeiteter Tarif für den in der Ueberschrift bezeichneten Personenverkehr in Kraft und wird der gleichnamige Tarif vom 15. Juni 1892 aufgehoben.

Exemplare können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 35 kr. ö. W. bezogen werden.

Wien, am 24. August 1893. [703]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft I, 2 und 3.

Erhöhung der Frachtsätze für Malz.

Der seit 1. Jänner 1893 auf den Artikel „Malz" ausgedehnte ermässigte Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate gilt vom 1. October 1893 ab wieder nur für die letztgenannten Artikel.

Vom genannten Tage ab kommen daher für „Malz" durchwegs wieder die höheren Sätze des für die Artikel Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsamen bestehenden Ausnahmetarifes zur Anwendung.

Von dieser Beschränkung werden betroffen im Tarife:

Theil II, Heft 1,

der Ausnahmetarif Nr. 1 des Nachtrages IV, Punkt 3, und des Nachtrages VI, Punkt 10;

Theil II, Heft 2,

der Ausnahmetarif Nr. 1 B, Seite 81 des Haupttarifes, und Seite 10 des Nachtrages 1;

Theil II. Heft 3,

der Ausnahmetarif Nr. 1 A des Nachtrages XIII, Punkt 3, und des Nachtrages XV, Punkt 5.

Wien, am 22. August 1893. [704]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
Namens der betheiligten österr. Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1893 gelangt ein Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus bei Aufgabe in jedem Quantum mit Frachtsätzen ab Save- und Donaustationen nach Sissek, Budapest, Pressburg, Wien, Nussdorf, Korneuburg, Linz, Passau und Regensburg unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom Schiffahrtsbeginne 1893 zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die Direction in Wien zu beziehen.

Von den Taxen dieses Tarifes werden folgende Refactien gewährt:

a) wenn nach Budapest, Pressburg, Wien, Nussdorf, Korneuburg, Linz in der Zeit vom 1. September 1893 bis Schiffahrtsschluss 1893 zusammen 1000 q aufgeliefert werden, 10 kr.
„ 3000 „ „ „ 15 „
per 100 kg;

b) wenn in der gleichen Zeit nach Passau und Regensburg zusammen 1000 q aufgeliefert werden, 10 Markpfennig per 100 kg.

Die Abrechnung dieser Refactien erfolgt an den Aufgeber auf Grund der Original-Schiffsfrachtbriefe, welche längstens bis 31. Jänner 1894 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch erlischt.

Wien, am 23. August 1893. [705]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Achensee-Bahn.

Einführung einer directen Fahrpreis- und Antheilstabelle.

Mit 1. September 1893 gelangt eine Fahrpreistabelle für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen den Stationen Innsbruck und Achensee zur Einführung, von welcher Exemplare zum Preise von 20 h = 10 kr. ö. W. bei der commerciellen Direction der Südbahn bezogen werden können.

Wien, am 25. August 1893. [706]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der Direction der Achensee-Bahn.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einstellung des gesammten Eil- und Frachtgutverkehres in der Station Uj-Dombovár.

Da in der Station Uj-Dombovár der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Linie Budapest—Pécs) mit 31. Juli 1893 der gesammte Eil- und Frachtgutverkehr eingestellt wurde und seit 1. August l. J. die Abgabe der nach Dombovár bestimmten, sowie die Aufnahme der von dort zu befördernden Güter ausschliesslich in der Station Dombovár der Linie Báttaszék—Zákány erfolgt, so sind die im Tarife enthaltenen sämmtlichen Frachtsätze für die Station Uj-Dombovár gegenstandslos geworden und gelangen seit 1. August l. J. für Sendungen von und nach Dombovár lediglich die in den Tariftabellen für die Station Dombovár enthaltenen Frachtsätze zur Anwendung.

Wien, im August 1893. [707]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Transporte von Gries und Mühlenfabrikaten Marseille—München. (Ausnahme-Frachtsätze.) Zufolge einer Bekanntmachung der Direction der Schweizerischen Nordostbahn vom 10. August treten mit 1. September für die Beförderung von Gries und Mühlenfabrikaten in Wagenladnngen von 5000 und 10.000 kg ab Marseille (Joliette und Prado) nach München Centralbahnhof, Ostbahnhof und Südbahnhof via Genf, die nachstehenden Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

Von Genf transit nach	Gries		Mühlenfabrikate	
	5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg
	Franken pro 1000 kg			
München C. B. .	30·25	28·60	29·85	28·20
„ O. B. .	30·85	29·20	30·45	28·80
„ S. B. .	30·60	28·95	30·20	28·55

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen für Coakssendungen.) Nachdem der Bestand an Coakswagen von 15 t und mehr Ladegewicht die für die Durchführung der Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der Wagen erforderliche Höhe erreicht hat, wird die letztere, für Steinkohlen- und Steinkohlenbriquettes-Sendungen von 45.000 kg u. s. w. seit längerer Zeit bereits bestehende Frachtberechnung auch auf Coakssendungen mit der Massgabe ausgedehnt, dass bei Wagen von weniger als 15 t Ladegewicht für die Frachtberechnung nur 10 t als Ladegewicht in Ansatz gebracht werden.

Diese Frachtberechnung für Coakssendungen tritt mit Giltigkeit vom 1. October ab bei der Anwendung nachstehender Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

a) der Frachtsätze der Abtheilung II und der Abtheilung III unter b und c des Ausnahmetarifes für Steinkohlen u. s. w. von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Berlin nach Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Bromberg und Breslau u. s. w. vom 1. Juni 1893;

b) der in der Abtheilung I des zu a) genannten Tarifes enthaltenen, nur für Coaks, bezw. Coaks zum Hochofenbetrieb, giltigen ermässigten Frachtsätze nach folgenden Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau: Beuthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte Oberschl., Koschentin, Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Myslowitz trans., Oderberg trans., Schwientochlowitz, Tarnowitz, Tworog, Zabrze;

c) der für Coaks zum Hochofenbetrieb am 10. Mai eingeführten ermässigten Frachtsätze von den Versandtstellen des Waldenburger etc. Revieres nach den Stationen Gotha, Schmalkalden und Unterwellenborn des Directions-Bezirkes Erfurt;

d) sämmtlicher im diesseitigen Local-Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenreviere vom 1. November 1886 unter II bis V des Haupttarifes und in Ergänzung hiezu in den Nachträgen I bis IV enthaltenen Ausnahmesätze für Mengen von 45 t, 35 t und 25 t.

— (Tarifirung von Malz.) Zur Behebung von Zweifeln wird in Ergänzung der Bekanntmachung vom 10. August, nach welcher die Giltigkeit des Getreidestaffeltarifes für Malz vom 1. October ab aufgehoben wird, darauf hingewiesen, dass auch im Wechselverkehre zwischen denjenigen ausserpreussischen Staats- oder Privatbahnen, an welchem preussische Staatsbahnstrecken mit Sätzen auf der Grundlage des Getreidestaffeltarifes in der Durchfuhr betheiligt sind, die Ausnahmesätze für Malz mit demselben Zeitpunkte ausser Kraft treten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen für Coakssendungen.) Die auf Seite 4 unter 2 b und c des Anhanges zum Deutsch-Sosnowicer Grenz-Gütertarif, Theil II, Heft 1, aufgeführten Ausnahmesätze für die Beförderung von Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Berlin nach Sosnowice transito finden vom 1. October ab bei Verwendung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht nur noch bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen Anwendung. Bei Verwendung von Wagen mit weniger als 15 t Ladegewicht erfolgt die Frachtberechnung wie bisher für das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Cöln (rechtsrh.). (Frachtberechnung für Coaks nach dem Wagenladegewicht.) Vom 1. October ab finden die für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 45.000 kg von rheinisch-westphälischen Kohlenstationen (einschliesslich Saargebiet) nach den Rheinhäfen zu Duisburg, Hochfeld und Ruhrort Hafen, nach Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Altona, Berlin, Hannover und Oldenburg, der Kreis Oldenburger, Farge-Vegesacker, Eutin-Lübecker, Lübeck-Büchener, Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Mecklenburgischen Süd-, Paulinenaue-Neuruppiner, Priegnitzer, Wittenberge-Perleberger und Dänischen Staatsbahn, der belgischen Bahnen, des Deutsch-Nordischen Lloyd und nach Belfort transit (nach letzterer Station auch von Lauterburg Hafen, Ludwigshafen und Mannheim) bestehenden Ausnahme-Frachtsätze auf den Artikel Coaks nur noch unter der Bedingung Anwendung, dass der Frachtberechnung mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hiebei aber für Wagen mit mehr als 10 und weniger als 15 t Ladegewicht nur ein solches von 10 t angenommen wird, soferne nicht das alsdann zur Berechnung kommende wirkliche Gewicht der Sendungen sich höher stellt.

Dieselbe Frachtberechnung greift vom genannten Tage ab bei denjenigen Coakssendungen Platz, welche auf Grund der nach den Grenzstationen Altmünsterol, Fentsch und Noveant der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen, Athus, Rodingen, Rodingen Grenze und Steinfort der Luxemburgischen Prinz Heinrich-Bahn, Amberg und Rosenberg der Bayerischen Staatsbahn für Mengen von mindestens 10.000 kg bestehenden Coaks-Frachtsätze, sowie auf Grund der Ausnahmetarife für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet und für Ruhrcoaks nach den Hochofenstationen dieser Gebiete vom 15. September 1891 bezw. für die Beförderung von Eisenerz und Coaks zum Hochofenbetrieb im Binnen- und Wechselverkehre der westlichen preussischen Staats- und anschliessenden anderen Bahnen vom 1. Mai 1893 abgefertigt werden.

Kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg. (Frachtberechnung für Coakssendungen nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen.) Bei der Abfertigung von Steinkohlen-Coaks-Sendungen auf Grund der hiefür im diesseitigen Binnen-Güterverkehre, sowie in den Staatsbahn-Güterverkehren Hannover- und Oldenburg-Magdeburg bestehenden Ausnahmetarife wird vom 1. October an der Frachtberechnung mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, wobei das Ladegewicht für Wagen von weniger als 15 t Ladegewicht nur für 10 t gerechnet wird.

Ist das hiernach festgesetzte Ladegewicht niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifes für das letztere berechnet. Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifes III eine niedrigere Fracht, so wird diese erhoben.

Kgl. Eisenbahn-Direction Altona. (Frachtberechnung nach dem Ladegewichte für Coakssendungen.) Nachdem der Bestand an Coakswagen von 15 t und mehr Ladegewicht die für die Durchführung der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der Wagen erforderliche Höhe erreicht hat, wird die letztere für Steinkoblen und Steinkohlenbriquettes-Sendungen von 45.000 kg u. s. w. seit längerer Zeit hereits bestehende Frachtberechnung auch auf Coakssendungen mit der Massgabe ausgedehnt, dass hei Wagen von weniger als 15 t Ladegewicht für die Frachtberechnung nur 10 t als Ladegewicht in Ansatz gebracht werden. Diese Frachtberechnung für Coakssendungen tritt mit Giltigkeit vom 1. October bei der Anwendung nachstehender Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

a) der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 22 im Binnengütertarif vom 1. Mai 1893;
b) der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 24 im Staatsbahn-Gütertarif Altona-Magdeburg vom 15. April 1893;
c) der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 im Staatsbahn-Gütertarif Altona-Frankfurt a. M. vom 1. August 1887;
d) der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 im Staatsbahn-Gütertarife Altona-Breslau vom 1. Juni 1893;
e) der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 23 im Staatshahn-Gütertarife Altona-Bromberg vom 1. Jänner 1893.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Tarife für die Strecke Hammereisenbach — Furtwangen.) Nachdem die Strecke Hammereisenbach—Furtwangen der Bregthalbahn am 1. August 1893 eröffnet worden ist, treten die in den bezüglichen Gütertarifen für die Stationen Vöhrenbach, Schönenbach und Furtwangen vorgesehenen directen Frachtsätze mit dem bezeichneten Zeitpunkte in Kraft.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Tarifirung von Malz.) Die am 1. Februar für den Artikel Malz nachgelassene Frachtberechnung nach dem Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabrikate (Ausnahmetarif 5) wird zum 1. October aufgehoben. Von diesem Tage an wird die Fracht für Malz wieder auf Grund der Frachtsätze des Specialtarifes I berechnet.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Tarifänderungen.) Die vom 1. October, hezw. 1. December 1884 giltigen Hefte II C., II E., III C und III E der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr zwischen gewissen Stationen des Eisenhahn-Directionsbezirkes Frankfurt a/M., der Main-Neckarhahn und der Hessischen Ludwigsbahn einerseits, sowie den Stationen der Schweizerischen Nordosthahn — einschliesslich der Bötzbergbahn — und der Vereinigten Schweizerbahnen andererseits) treten mit dem 30. September 1893 ausser Kraft und werden durch neue vom 1. Octoher 1893 ah giltige Tarifhefte ersetzt.

Mit dem gleichen Zeitpunkte kommen, unter Aufhebung der seitherigen Taxen, auch für die Stationen Friedrichsfeld Badische Bahn (Tarifhefte II A und III A) und Bingerbrück (Tarifhefte II F und III F) neue Frachtsätze zur Einführung.

Durch die Neuausgabe der oben genannten Tarifhefte und die Einführung anderweitiger Taxen für Friedrichsfeld Badische Bahn und Bingerbrück treten neben Verkehrserweiterungen und Frachtermässigungen auch einige Verkehrsbeschränkungen (Aufhebung directer Frachtsätze) und kleinere Frachterhöhungen ein.

Die seitherigen Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Würzburg Badische Bahn und Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen werden mit dem 30. September 1893 aufgehoben und durch neue vom 1. October 1893 ab giltige Frachtsätze ersetzt.

Die neuen Frachtsätze sind fast durchwegs niedriger als die seitherigen. Im Verkehre mit den Stationen Rapperswil, Rüti (Zürich) und Uster treten jedoch auch einige kleinere Frachterhöhungen ein. Ferner werden einige der jetzigen directen Frachtsätze wegen zu geringen Verkehrs nicht mehr ersetzt.

Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1893. (Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 12 für Sand.) Auf Seite 22 des vom 1. August 1893 giltigen Nachtrages I sind beim Ausnahmetarif Nr. 12 für Sand folgende Frachtsätze nachzutragen:

Von Freihöls nach	Eger	0·25 Mark	für 100 kg
„ „ „	Eisenstein	0·42 „	„ 100 kg

Hannover-Oberhessischer und Frankfurt a. M.-Oberhessischer Güterverkehr. (Tarifirung von Malz.) Die in den Tarifen für die vorbezeichneten Güterverkehre enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für Malz, welche auf der Grundlage des Staffel-Ausnahmetarifes für Getreide beruhen, werden vom 1. Octoher ab aufgehoben.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, gemeinschaftl. Heft. (Neue Frachtberechnung nach den Sätzen des Ausnahmetarifes 12.) Mit Giltigkeit vom 1. October 1893 wird die Frachtberechnung nach den Sätzen des Ausnahmetarifes 12 für Beförderung von Coaks zum Hochofenhetrieb das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hiebei jedoch für Wagen von weniger als 15 t Ladegewicht nur ein solches von 10 t in Ansatz gebracht, wenn nicht das auf den Wagen wirklich verladene Gewicht sich höher stellt.

Bayerisch-Schweizerischer Rundreiseverkehr, Tarif vom 1. September 1893. (Neuer Tarif.) Mit Giltigkeit vom 1. September 1893 kommt ein neuer Tarif für den Bayerisch-Schweizerischen Rundreiseverkehr unter Aufhebung des Tarifes vom 1. August 1888 nebst Nachtrag, zur Einführung.

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Einbeziebung der Station Grossröda in den Ausnahmetarif 16.) Mit Wirksamkeit vom 15. August 1893 wurde die Station Grossröda in den Ausnahmetarif 16 für getrocknete Malztreber (Seite 275 des Tarifes) einbezogen.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif. (Heft 1, vom 1. November 1890, Ausnahmetarif Nr. 21 und Heft 2, vom 1. Jänner 1891, Ausnahmetarif Nr. 6 A.) Mit Wirksamkeit vom 15. August 1893 wurden dieAusnahmetarife Nr. 21, bezw. Nr. 6A, für Schleifholz auf die Artikel

Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, nicht über 6 m lang, und

Holzsägespäne (Holzsägemehl) unverpackt,

ausgedehnt.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. (Güterabfertigung nach Leipzig.) Vom 1. September ab finden für den Güter-, Fahrzeug-, Leichen- und Viehverkehr von und nach Leipzig, Magdeburger Bahnhof, die gleichen Frachtsätze Anwendung, welche für Leipzig, Thüringer Bahnhof, bestehen. — Alle Sendungen, welche kraft Vorschrift der Absender oder entsprechender Verkehrstheilung nach dem Thüringer Bahnhofe in Leipzig bestimmt sind, werden, soferne sie einer zollamtlichen Behandlung in Leipzig unterliegen, nach dem Magdeburger Bahnhofe, andernfalls nach dem Thüringer Bahnhofe abgefertigt.

Französisch - Belgisch - Deutsch - Russischer Verkehr. (Classifications-Aenderung für Ricinus- und Cocosöl.) Vom 1. October n. St. ab werden in der Classification der Importtarife für den Verkehr von Belgien und Frankreich nach Russland die Artikel Ricinusöl in Fässern und Cocosöl bezüglich der Tarifirung auf den russischen Strecken aus der Tarifclasse „4“ in die Tarifclasse „2“ versetzt, womit eine Frachterhöhung verknüpft ist.

Niederländisch-Bayerischer Güterverkehr. (Ausdehnung der Anwendung von Ausnahme-Frachtsätzen für Torfmull und Torfstreu.) Die im Niederländisch-Südwestdeutschen Verhande am 1. bezw. 10. August eingeführten Ausnahme-Frachtsätze für Torfmull und Torfstreu für den Verkehr mit Heidingsfeld und Lindau hahen auch für die gleichnamigen Stationen im Niederländisch-Bayerischen Verkehre Giltigkeit.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. (Nachtrag IV zum Ausnahmetarife im Verkehre mit der Breslau-Warschauer Eisenbahn.) Mit dem 1. October gelangt zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen u. s. w. im Binnenverkehre des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau und im Verkehre nach Stationen der Breslau-Warschauer Eisenhahn ein Nachtrag IV zur Einführung. Derselhe enthält anderweitige Bedingungen für die Anwendung der Coaksmassensätze nach Podejuch, sowie directe, bereits im Verfügungswege eingeführte Frachtsätze für die Stationen Jädickendorf, Kochanowitz, Patschin, Tarnau und Wansen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband, sowie Berlin-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Aufnahme der Station Hainstadt.) Mit Wirkung vom 1. September wird die Station Hainstadt der Badischen Staatseisenbahnen in den directen Güterverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Verbands-Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1635	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kohlen, mineralische der Position K—32 des Tarif-Theiles I	Trebinia	Niepolomice	Anfgabe mit directen Frachtbriefen. Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendet. Wagens	Vom 1. September bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Tarif	16·3 kr.		Im Kartirungswege		
1636	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Holics-Gödinger Local-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft	Zuckerrüben	Holics loco n transito, letzteres für Sendungen von Szakolcza, Egbell, Kutti, Morva-Szt. János, Nagy-Levard, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto nnd Stomfa	Göding	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. September 1893 bis 31. August 1894	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Local-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft	Krenzer: 11	5	6	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			Rübenschnitze						11	4	7			
			Satnrationsschlamm						11	5	6			
1637	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Sänren der Position S—14 des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893	Kralup (B.E.B. und St.E.G.)	Schüttenhofen	1. Anfgabe als Frachtgut in Qnantitäten von a) unter 5000 kg pro Frachtbrief b) mind. 5000 kg pro Frachtbrief c) mind. 10000 kg nnd Wagen 2. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localgütertarife, bezw. Nachbartarif zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Böhmischen Nordbahn	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Kreuzer ö. W. ad I. a): 608·8	I. h): 628·0	II. c): 303·2	II. d): 386·4	Im Kartirungswege		
1638			Eilgut: gewöhnliches	I. Freiheit-Johannishad II. Langenau	a) Chodan b) Falkenau a. d. Eger c) Carlsbad d) Eger (B.E.B.)	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen		Localgütertarife, ferner Theil II—Heft 3a des Österr. nnd Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes		264·0	271·1	132·0	162·7			
			ermäßigtes							231·8	238·9	127·0	157·7			
			besonders ermäßigtes							235·8	242·9	127·0	157·7			
			Classe I (Normalclasse)	oder nmgekehrt						Verschieden: a) 123·5 b) 86·0 c) 66·1						

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1639	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum	Triest-Südbahn Finme	M.-Ostrau	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen, resp. das Füllen u. Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. September l. J. bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif für den Südnordösterr.-Ungar. Eisenb.-Verband vom 1. Jänner 1892	Kreuzer ö. W. 160 166	94 94	66 72	Im Kartirungswege		
1640	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E 6 und 7 der Waaren-Classification	M.-Ostrau	1. Kassa loco und transit 2. Ratka loco und transit	Die Frachtsätze ad a) gelten bei Aufgabe in jeder Menge, jene ad b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; u. diejenigen ad c) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen gelten die tarifarischen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Local-, bezw. Verbandtarife	kr. 1. a) 127·9 b) 113·9 c) 77·4 2. a) 61·5 b) 54·2 c) 41·0			Im Kartirungswege		
1641	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt: a) verpackt; b) unverpackt	a) den Stationen der K.F.N.B. Bistřic a. H. Holleschau Wsetin b) Bistřic a. H. Holleschau Wsetin (oder umgekehrt)	Paris-Donane	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893		Per 1000 kg Francs Gold 93·88 91·97 93·63 102·09 91·97 97·31			Im Kartirungswege		
1642	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Ausstellungs-Güter	Wien Oe.N.W.B.	Tetschen Oe.N.W.B. transit	Aufgabe von beliebigen Mengen, Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	240 kr.	120 kr.	120 kr.	Im Kartirungswege		Die Frachtermässigung gilt nur für den Transport der Dr. Emil Holub'schen Ausstellungs-Objecte mit der Bestimmung für Jena und Rostock
1643	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Kohlenziegel (Briquettes)	Schwadowitz-Eipel	Klein-Schwechat	Unter Aufrechthaltung der für die Frachtclasse C giltigen allgemeinen Bestimmungen. Auf- und Abladen hat die Partei in der jeweilig für diese Leistungen festgesetzten Frist durch ihre eigenen Arbeiter und auf ihre eigenen Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B. vom 1. August 1883 Gebührentarif der k. k. Donaurferbahn vom 1. Jänner 1887	63·0 kr. ö. W. Noten	43·1 kr. ö. W. Noten	19·9 kr. ö. W. Noten	Im Kartirungswege		
1644	**B.N.B.**		Für Baumaterialien, Maschinentheile, Transmissionen und Webstühle, welche für die Fabriksbauten der Firmen Josef Niessner und Robert Riegert & Söhne in Zwickau in B. bestimmt sind, gelangt mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893 die im Ausnahmetarif 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn (Nachtrag III) vorgesehene 50%ige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Zwickau i. B. zur Anwendung. Die hiernach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen insolange, als der officielle Tarif nicht billiger ist.										

Berichtigung. **Oesterr. Nordwestbahn.** (Elbeumschlags-Verkehr.) In der im Verordnungs-Blatte Nr. 92 vom 10. August 1893, sub Pos. 1583, erschienenen Publication soll es in der vorletzten Rubrik statt „Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe" richtig heissen: „Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe."

Für ein Frachten-Revisionsbureau wird ein

tüchtiger Calculant (Tarifeur)

gesucht.

Offerte unter „B. C. 4465“ an Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I. (374)

Tarifeur

mit Prima-Referenzen, selbstständiger Calculant, per sofort für ein grösseres internationales Speditions- und Elbeschiffahrts-Geschäft gesucht.
Offerte unter „P. H. 4410“ an Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I. (373)

Ein grösseres Exporthaus in Böhmen **sucht** einen

Tarifeur,

welcher auch **Correspondenz** besorgt. Kenntniss irgend welcher Geschäftsbranche nicht nothwendig.
Nichtrecomm. Offerte mit Photographie unter „B. W. 4482“ an Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I. (376)

Spediteur,

tüchtiger Tarifeur und Correspondent, selbstständig und repräsentationsfähig, sucht angemessene, dauernde Stellung. Freundliche Anträge erbeten unter „D. F. 4510“ an Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I. (377)

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie alle Arten von

Eisenbahnwagen

für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (332)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Fabrikslager: Hernals, Karlsg. 19. | Die Parquetten-, Friesbrettel- und Fussboden-Fabrik von | Comptoir und Niederlage: Gumpendorferstr. Nr. 58 a

G. DOLLINAR, WIEN

empfiehlt ihr grosses Waarenlager von fertigen Parquetten in grosser Auswahl an Mustern, und zwar fournirt und massiv, sowie von eichenen amerikanischen Friesbretteln in beliebigen Dimensionen. Dann weiche Lärchen- und Buchen-Schiffböden unter Garantie für Trockenheit wie auch solider Ausführung.
Nach Wunsch wird von uns sowohl in Loco, wie auch in der Provinz die Fussbodenlegung zu billigen Preisen übernommen.
Preiscourants und Musterkarten gratis. (330)

WILHELM NOWOTNY'S

Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei

Lieferant der k. k. Staatsbahnen

WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33

empfiehlt sich den (363)

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

K. u. k. priv.

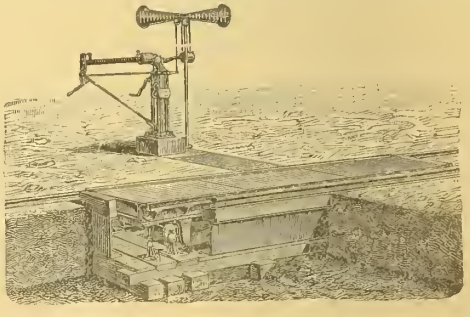
Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

Centrale: Wien, I. Bez., Kärnthnerring Nr. 1.
Filiale: Budapest, Andrássystrasse Nr. 1.

Erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Döbling bei Wien.

Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (312)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.

Waggon-Oefen 566 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine „Helios“.

Absolut rauchverzehrende „Calorifères“.

Central-Heizungen aller Systeme.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 100. Wien, 29. August 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes. — Ueber elektrische Boote. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Wotic-Selčan".

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung den Herren: Dr. Jacob Martinek, Advocaten und Bürgermeister in Selčan, Alois Madĕra, Fürst Moriz von Lobkowitz'schen Domänenvorstand in Hoch-Chlumec, und Leopold Pollak, Reichraths-Abgeordneten und Grossgrundbesitzer in Stětkovic, die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Localbahn Wotic-Selčan" mit dem Sitze in Prag ertheilt und die Statuten genehmigt.

Wien, am 16. August 1893. — Z. 20.208. H.-M.-Z. 44.151.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 9. August 1893, Z. 31.557, an die Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, als derzeit Vorsitzende in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend den Aufdruck des Controlstempels der Bahnverwaltungen auf die Eisenbahn-Frachtbriefe in Farbe- und Reliefdruck.

Dem Handelsministerium ist zur Anzeige gebracht worden, dass vielfach Frachtbriefe in Verwendung genommen werden, auf welchen der im Sinne des § 52, Abs. 3, des Eisenbahn-Betriebsreglements durch eine Bahnverwaltung angebrachte Controlstempel so undeutlich aufgedruckt ist, dass weder die Firma der betreffenden Bahnverwaltung, noch überhaupt ein Buchstabe des Eindruckes lesbar ist.

Der Grund dieser Unlesbarkeit liegt darin, dass die Bahnverwaltungen sich theils derart kleiner und unscheinbarer Controlstempel bedienen, theils die Controlzeichen mit Einem Drucke der Stempelpresse gleichzeitig auf mehrere Frachtbrief-Blanquette anbringen, so dass der Text des Controlzeichens sich nicht mehr lesbar abdruckt.

Auch sind dem Handelsministerium Frachtbriefe zugekommen, welche als Controlzeichen ein Stempelzeichen in Schwarzdruck tragen, welches allem Anscheine nach gleichzeitig mit dem Textdrucke, also in der Privatdruckerei selbst, welche den Frachtbrief hergestellt hat, angebracht worden ist.

Um diesen Uebelständen erfolgreich zu begegnen, wäre es sehr wünschenswerth, wenn die österreichischen Bahnverwaltungen sich darüber einigen würden, von dem bisher gebräuchlichen Trockenstempel abzugehen und sich behufs Anbringung des Controlzeichens einheitlicher, für Farbe- und Reliefdruck eingerichteter Stampiglien zu bedienen, etwa in der Art, wie solche Controlzeichen auf dem mitfolgenden Frachtbrief-Blanquette vermittelst einer von der Firma J. J. Bachrach in Wien hergestellten Maschine angebracht erscheinen.

Hiedurch würde nicht blos eine grössere Gewähr für die Deutlichkeit des Controlzeichens geboten, sondern auch insbesondere dann, wenn etwa für jede Bahnverwaltung eine besondere Farbe gewählt würde, die Controle erleichtert und die Ausübung derselben den k. k. Signaturämtern, welchen der Eindruck des ärarischen Stempelzeichens obliegt, übertragen werden können, womit auch der Fälschung des Controlstempels durch Privatdruckereien wohl in hinreichender Weise vorgebeugt wäre.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, die angeregte Frage in der nächsten Eisenbahn-Directoren-Conferenz in Berathung zu stellen und die Anschauung derselben im Gegenstande anher bekannt zu geben.

Die übrigen Bahnverwaltungen erhalten von dem Inhalte dieses Erlasses durch dessen Veröffentlichung im h. o. „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" Kenntniss.

Wien, am 9. August 1893.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 13. August 1893, Z. 14.792/II, an die Verwaltungen österreichischer Privateisenbahnen, betreffend die Vorlage von Wochen-Wagenbedarfs-Ausweisen.

Unter Bezugnahme auf die h. ä. Erlässe vom 13. Juli 1890, Z. 11.482 (Vrdgs.-Bl. Nr. 85 ex 1890), vom 7. August 1891, Z. 14.270 (Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1891) und vom 15. Juli 1892, Z. 11.305 (Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1892), betreffend die Vorlage von Wochen-Wagenbedarfs-Ausweisen für die Zeit des stärkeren Verkehres, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, gleiche Ausweise nach dem mit dem erstcitirten Erlasse übermittelten Formulare für die Zeit vom 20. August l. J. bis Ende Februar 1894 anher vorzulegen.

Wien, am 13. August 1893.

Lilienau m. p.

Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Nach Bezug des Gutes durch den Empfänger ist der Absender nicht mehr reclamationsberechtigt.

Ausnahmsbestimmungen des Tarifes sind strenge auszulegen.

Die Aufstellung von Tarifgrundsätzen im Allgemeinen gehört nicht zur Competenz des Schiedsgerichtes.

(Entscheidung vom 9. Mai 1893.)

Laut der Frachtbriefe ddto. Bisenz, 2. und 5. April 1892, wurden drei Sendungen mit „Ostergries aus Osterbroten gestossen" nach Wien aufgegeben. Sämmtliche Sendungen waren bezogen und die Frachtgebühren von den Empfängern entrichtet worden.

Der Absender beanspruchte nun, dass für Ostergries die im Tarife, Theil I, vom 1. September 1887, sub II, b, 2, für Weissgebäck ermässigte Eilguttransportgebühr Anwendung zu finden habe, und klagte die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Rückersatz der Frachtdifferenz per 38 fl. 28 kr.

Das Schiedsgericht wies diese Klage mit folgender Begründung ab:

Die ziffermässige Berechnung der eingeklagten Frachtdifferenz wurde beiderseits als richtig anerkannt. Die geklagte Gesellschaft wendete aber ein, dass dem Kläger vor Allem die active Klagslegitimation fehle, da nach § 59 B.-R. lediglich dem Empfänger ein Reclamationsrecht zustehe, Kläger in keinem Falle als Empfänger erscheine und auch keine Cession producirt habe, wonach er in die Rechte der Empfänger eingetreten sei.

Diesbezüglich stützte Kläger sein Reclamationsrecht auf seine Eigenschaft als Aufgeber.

Die weitere Einwendung der Bahn ging dahin, dass die vom Kläger erwähnte Tarifbestimmung als eine Ausnahmsbestimmung strenge auszulegen sei, und dass durch einen Nachtrag zum Tarife vom 15. October 1888 allerdings „Osterbrote" dem Weissgebäcke gleichgestellt wurden, dasselbe aber nicht bezüglich „Ostergries" der Fall war.

Das Schiedsgericht war vor Allem zur Prüfung der Klagslegitimation berufen und musste mit Rücksicht auf die klare Bestimmung des § 59 B.-R. dem Kläger diese Legitimation absprechen. Da sich jedoch der Kläger bereit erklärte, eventuell seine Legitimation durch Vorlage von Cessionen nachzutragen, glaubte das Schiedsgericht auch in die meritorische Prüfung des Falles sofort eingehen zu können. In der ursprünglichen Classification des Tarifes Theil I vom 1. September 1887 erscheinen weder Osterbrote noch Ostergries ausdrücklich angeführt. Erst in dem Nachtrage vom 15. October 1888 wurden Osterbrote dem Weissgebäcke bei der Beförderung zum ermässigten Eilgut-Frachtsatze gleichgestellt. Hiebei wurde aber die Gleichstellung von Ostergries mit Osterbrot nicht ausgesprochen. Wenn nun auch Ostergries nur durch Zerstossen des Osterbrotes gewonnen wird, so stellt er doch immerhin einen neuen Artikel dar, nicht blos eine andere Bezeichnung für denselben Artikel Osterbrot; auch im mercantilen Leben werden beide Artikel unter verschiedenen Bezeichnungen gehandelt und nicht als identisch aufgefasst. Die Tarifclassification unterscheidet nun an verschiedenen Stellen ausdrücklich zwischen dem Mahlproducte und dem nicht vermahlenen Producte und gibt in verschiedenen Positionen Bestimmungen für die Mahlproducte. Es kann daher nicht angenommen werden, dass ein Mahlproduct von vorneherein in der gleichen Weise, wie das unvermahlene Product tarifarisch zu behandeln sei, sondern, dass diese gleiche Behandlung nur dann eintreten darf, wenn sie ausdrücklich in der Classification statuirt ist. Da nun Ostergries nicht aufgezählt erscheint und durch den erwähnten Nachtrag nicht ausdrücklich dem Weissgebäck gleichgestellt wurde, ist Ostergries zweifellos auf Grund der zur Zeit der fraglichen Expedition bestehenden Tarifbestimmungen als ein anderer Artikel anders zu behandeln gewesen als Osterbrot, und der für letzteres ausdrücklich festgesetzten Begünstigung nicht theilhaftig. Auf das weitere Petit des Klägers, eine principielle Entscheidung darüber zu fällen, dass Ostergries zum gleichen Frachtsatze wie Osterbrot zu befördern sei, konnte das Schiedsgericht schon darum nicht eingehen, weil seiner Competenz nur die Entscheidung concreter Fälle, nicht aber die Aufstellung von Tarifgrundsätzen unterliegt.

Ueber elektrische Boote.

Ingenieur Reckenzaun hat im Polytechnischen Club zu Graz einen Vortrag, betreffend elektrische Boote, deren Verwendbarkeit und Vortheile, gehalten, worüber der „Bautechniker" Nachstehendes berichtet.

Professor Jacoby in Petersburg war der Erste, der den Gedanken zur Ausführung brachte, Boote mittelst Elektricität zu bewegen. Die seiner Construction anhaftenden Mängel, besonders das grosse Eigengewicht der Batterie, welche aus 320 Daniel-Elementen bestand, und

die Unverlässlichkeit des von ihm erfundenen Elektromotors waren jedoch genügende Gründe, das Unternehmen bald in Vergessenheit gerathen zu lassen. Erst die Erfindung der modernen Elektrodynamo-Maschinen in Verbindung mit der Verwendung der Accumulatoren an Stelle der schwachen primären Batterien brachte den Gedanken der Ausführung elektrischer Boote zu einer bleibenden Verwirklichung.

Das vom Ingenieur Reckenzaun construirte und von der Electrical Power Company erbaute Boot „Elektricity", das gelegentlich der Wiener elektrischen Ausstellung im Donaucanale lag und mehrere Fahrten zwischen Wien und Pressburg gemacht hat, war das erste brauchbare elektrische Boot. Seither hat sich die Erbauung elektrischer Boote zu einer vollständigen Industrie entwickelt. So verkehren während der Sommersaison zwischen London und Oxford etwa 20 solcher Fahrzeuge, und hat z. B. die Navigation Company in New-York die Licenz erhalten, zur Weltausstellung in Chicago 50 elektrische Boote für die Vermittlung des Personenverkehres in Betrieb zu setzen.

Elektrische Boote unterscheiden sich von Dampfbarkassen nur durch die innere Ausstattung, die der Einrichtung der Apparate entsprechen muss. An Stelle von Kessel und Dampfmaschine tritt hier die Batterie und der Motor. Die Batterie, die in Bezug auf das Gewicht den schwersten Theil des Bootes bildet, ist in der Regel in der Kielgegend gelegen und wird am besten so angeordnet, dass die Zellen unter die Sitze zu stehen kommen, wo sie einen Raum einnehmen, der zu keinem anderen Zwecke geeignet wäre. Es bedarf eines Rahmens, um bei Rollbewegungen des Bootes ein Verschieben der Zellen untereinander zu verhüten. Ausserdem ist es gerathen, die Batterie auf eine Lagerung von säuredichtem Materiale zu betten, wodurch ein etwaiges Ausrinnen von Säure dem Bettungskörper nicht schädlich werden kann. Dieses Bett wird am besten aus einem Gemische von Sägespänen und Theer hergestellt. Durch Anwendung einer gelatinartigen Mischung ist aber auch die Möglichkeit des Verschüttens ausgeschlossen.

Der Motor für ein elektrisches Boot muss alle Vorzüge eines guten Motors besitzen: im wesentlichen ein geringes Eigengewicht bei möglichst hoher Leistung. Seine Form soll, da er am geeignetsten ganz am äusseren Achterende des Bootes zu liegen kommt, eine derartige sein, dass der Raum vortheilhaft ausgenützt wird, d. h. dass sich der Motor der Form des Fahrzeuges anschmiegt. Dabei ist eine geringe Tourenzahl erforderlich, um die Armatur direct mit der Propellerwelle verbinden zu können. Die zu diesem Zwecke gebräuchliche Tourenzahl liegt zwischen 500 und 800 Umdrehungen per Minute. Durch Anwendung von rotirenden Motoren ist das Ideal erreicht, die stossende Wirkung der gewöhnlichen Schiffsdampfmaschinen vermieden und ein ruhiger geräuschloser Gang erzielt.

Zur Regulirung der Geschwindigkeit richtet man die Batterie so ein, dass man je nach Bedarf alle Zellen hintereinander schaltet und dadurch die höchste elektromotorische Spannung erzeugt, oder wenn man mit geringerer Geschwindigkeit fahren will, die Zellen in entsprechende Parallelschaltung bringt. Auch ist eine Regulirvorrichtung anwendbar, ähnlich wie bei den Strassenbahn-Motoren.

Da es mitunter auch nothwendig ist, mit dem Boote rückwärts zu fahren, müssen die Bürsten so eingerichtet sein, dass eine Reversion der Bewegungsvorrichtung der Armatur leicht stattfinden kann. Sehr geeignet zu diesem Zwecke erweisen sich die jetzt allgemein gebräuchlichen Kohlenbürsten. Ein Umschalter, der vom Steuermanne leicht gehandhabt wird und die Verbindung zwischen Batterie und Motor bildet, dient zum Anfahren oder Abstellen und zum Umsteuern, d. h. Vor- und Rückwärtsfahren des Bootes, während ein anderer Hebel mit der Regulirvorrichtung in Verbindung steht.

Die Operation mit einem solchen Boote ist somit eine ungemein leichte: Der Steuermann ist zugleich Maschinist und der Dienst des Heizers fällt gänzlich weg. Elektrische Boote bedürfen aber einer Ladestation und dies verursacht die besondere Schwierigkeit, die sich ihrer allgemeinen Verbreitung entgegenstellt.

Sowie in den Anfangstagen der Dampfschiffahrt Kohlenstationen und selbst Holz nicht überall zu finden waren und daher die Schiffahrt nur auf solche Plätze beschränkt werden musste, wo für Ergänzung des Brennstoffes vorgesorgt war, so beschränkt sich jetzt der Betrieb der elektrischen Boote auf Plätze, wo für die Neuladung der Accumulatoren vorgesehen ist. Ladestationen erfordern eine Dampfmaschine, eine Turbine oder einen sonstigen Motor und eine Dynamomaschine mit den erforderlichen Nebenapparaten, deren Capacität dem Boote entsprechen soll. Das Verlegen der Krafterzeugungsstelle auf das feste Land gibt aber dem elektrischen Boote die Vorzüge, die sich mit dem Dampf- und Naphtaboote nicht erzielen lassen. Von Rauch, Schmutz, Asche, Wärmeausstrahlung des Kessels und dem unvermeidlichen üblen Geruche, der sich namentlich auf den Naphtabooten einstellt, bleibt das elektrische Boot verschont; es ist vollkommen rein und kann daher hübscher ausgestattet werden, als Boote mit irgend einer anderen Betriebskraft. Während bei Dampfbooten ein Drittel, ja die Hälfte des gesammten Raumes vom Kessel der Maschine, dem Kohlendepot etc. eingenommen wird, beanspruchen bei elektrischen Booten Batterie und Motor nur den Raum unter den Sitzen, der für andere Zwecke nicht verwendbar ist. Durch die Anbringung der Batterie in der Kielgegend wird die Stabilität des Bootes bedeutend erhöht und besonderer Ballast erspart. Da der Schwerpunkt tief unter der Wasserlinie zu liegen kommt, erweisen sich elektrische Boote seetüchtiger als Dampfbarkassen von gleicher Grösse, bei denen Kessel und Rauchfang gewöhnlich hoch gelegen sind. Da Maschine, Kessel, Heizer und Maschinist entbehrlich sind, kann das ganze Boot mit Plätzen belegt und daher eine weitaus grössere Anzahl von Fahrgästen befördert werden, als mit irgend einem anderen Boote gleicher Grösse. Eine Explosion ist vollständig ausgeschlossen. Sobald die Accumulatorzellen in der Ladestation geladen sind, ist ein elektrisches Boot sofort zur Abfahrt bereit und findet durch Anhalten ein Kraftverlust nicht statt, da die Accumulatoren, sofern sie in gutem Zustande sind, die abgelagerte Kraft auf Wochen hinaus bewahren, eine Eigenschaft, die diese Boote für Zwecke der Kriegsmarine, für Hafenfeuerspritzen u. dgl. hervorragend geeignet macht.

Die Herstellungskosten elektrischer Boote sind derzeit allerdings, ganz abgesehen von der Einrichtung der Ladestationen, im Allgemeinen bedeutend höher, als die von Dampf- und Naphtabooten. Ihre heutige Anwendung beschränkt sich daher auf Stellen eines concentrirten Personenverkehres, wo sie aber, mit Rücksicht auf den Wegfall der Bedienungsmannschaft, durch die äusserste Ausnützung jedes Platzes für Transportzwecke und nicht zum geringsten durch den Ausschluss jeder Belästigung und Gefahr anderen Fahrzeugen bedeutend überlegen sind.

Durch die Ausstellung in Chicago wird die Verwendung elektrischer Boote mit Accumulatoren in ein neues Stadium der Entwicklung gelangen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Steinach—Schärding: Industriegeleise bei der Haltestelle Grubegg: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Umgestaltung und Erweiterung des Industriegeleises bei der Haltestelle Grubegg für den 5. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Dr. Theodor Hausotter betraut. [G.-I.-Z. 14.981.]

— (Wasserbeschaffungs-Anlage in der Station Treffen der Unterkrainer Bahnen: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Rudolfswerth hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Wasserbeschaffungsanlage der Station Treffen der Unterkrainer Bahnen für den 5. September anberanmt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann von Vestenek. [G.-I.-Z. 16.340.]

— (Sicherung der Kreuzung der Localbahn Wittmannsdorf-Ebenfurth mit der Militär-Schleppbahn Felixdorf-Steinfeld: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Sicherung der Kreuzung der Localbahn Wittmannsdorf-Ebenfurth mit der Militär-Schleppbahn Felixdorf-Steinfeld für den 28. August anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 16.027.]

— (Linie Dux—Pilsen: Erweiterung der Station Pladen: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Podersam hat die politische Begehung bezüglich der Erweiterung der Station Pladen der Linie Dux—Pilsen für den 1. September anberaumt. [G.-I.-Z. 16.615.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Geleise- und Hochbau-Herstellungen am Bahnhofe Wien und am Donauuferbahnhofe.) Das Project für die Einlegung zweier Geleiseverbindungen am Damme Nr. V, die Verlängerung des Erz-Umladegeleises, die Verlängerung der Asphaltirung zwischen dem Postgeleise und dem Geleise I, die seitliche Verschalung des gedeckten Perrons beim Waarenmagazin Nr. VI und die Herstellung eines Flugdaches über einem Theile des anschliessenden offenen Perrons, die seitliche Verschalung eines Theiles der gedeckten Waarenhalle beim Magazine Nr. IX, die Aufstellung eines Nebengebäudes im Kohlenhofe Nr. IV am Wiener Nordbahnhofe und die seitliche Verschalung des gedeckten Perrons am Donauuferbahnhofe, wurde zur Ausführung genehmigt. [27. Juli, Z. 33.332.]

— (Linie Wien—Krakau: Arbeitercantine-Errichtung in Krakau.) In der Station Krakau wird bei den Zollmagazinen eine Arbeitercantine mit einem dazu gehörigen Nebengebäude errichtet. [2. August, Z. 40.520.]

— (Vergrösserung der Maschinenversorgungs-Anlage und Geleisevermehrung in Prerau.) In der Station Prerau wird die bestehende Anlage zur Ausrüstung von Zugsmaschinen auf der Südseite des Vorbahnhofes vergrössert und die damit im Zusammenhange stehenden Lastzugsgeleise vermehrt. [21. Juli, Z. 30.421.]

— (Linie Trzebinia—Myslowitz—Granica: Gasbeleuchtung in Szczakowa.) In der Station Szczakowa wird in das Aufnahmsgebäude und in die k. k. Zoll- und Bahnmagazinsräume die Gasbeleuchtung als Fortsetznng der im Jahre 1891 daselbst begonnenen Gasinstallation eingeführt. [5. August, Z. 37.148.]

Kremsthalbahn. (Linie Linz—Unterrohr: Unterfahrung der Bahn durch eine Kabelleitung.) Das Project einer die Linie Linz—Unterrohr in km 4·7 zu unterfahrenden Kabelleitung für die von der Stadtgemeinde Linz in Aussicht genommene Anlage einer elektrischen Kraftübertragung vom städtischen Brunnenfelde in Scharlinz zu dem Hochwasserreservoir auf der Gugl wurde zur Ausführung bewilligt. [27. Juli, Z. 39.622.]

Gailthalbahn. (Variante km 3·9 bis 20·7/8: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat die politische Begehung in Betreff des Projectes der Variante km 3·9 bis 20·7/8 der Gailthalbahn für den 29. August anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Richard Kreuter betraut. [G.-I.-Z. 16.701.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Bruck—Leoben Brückenverstärkung.) Das Project für die Verstärkung der Eisenconstruction bei der Murbrücke in km 0·336, der Poststrassenbrücke in km 0·833 und der Blechbrücke in km 6·042 wurde zur Ausführung bewilligt. [25. Juli, Z. 31.550.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Trinkwasserleitung in Münchhof.) Das Project für die Führung einer Trinkwasserleitung unter der Bahn in km 194·362 der Linie Prag—Eger für Zwecke der Gemeinde Münchhof wurde zur Ausführung genehmigt. [26. Juli, Z. 35.363.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Brückenverstärkung.) Die Ueberfahrtsbrücke in km 245·715 nächst Böhm.-Trübau wird entsprechend den Anforderungen verstärkt. [24. Juli, Z. 39.069.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Liebau: Umänderung eines Handschrankens.) Der in km 17·861 der Strecke Opatowitz—Königgrätz befindliche Handschranken wird in einen Zugschranken mit automatischem Läutewerk umgewandelt. [9. August, Z. 41.829.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 28. Juli 1893, Z. 49.336, dem Eduard Kegel, dem Augnst Gresch und dem Carl Schossberger für eine von der Endstation Szepes-Béla-Barlangliget der im Betriebe der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Localbahn Poprád-Felka—Késmárk—Szepes-Béla-Barlangliget ausgehende, über die Gemarkung der Gemeinden Zsdjár, Puszta-Podspod und Jurgo, eventuell über Neumarkt bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 28. Juli 1893, Z. 53.283/III, dem Arader Einwohner Béla Vásárhelyi für eine von der Endstation Besztercze (Bistriz) der Linie Maros-Ludas—Besztercze der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Linie Kolozsvár (Klausenburg)—Dées—Zilah der Szamosthaler Eisenbahn abzweigende, im Bereiche des Besztercze-Nászoder Comitates über Aldorf, Faád, Borgó-Rusz, Alsó-Borgó, Közép-Borgó, Borgó-Szuszény und die Gemarkung der Gemeinde Borgó-Prnád bis Borgó-Besztercze führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 4. August 1893, Z. 54.547, dem Reichstagsabgeordneten Gedeon Rohongy
   a) für eine von der Station Poprád-Felka der Linie Oderberg—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Poprád-Felka—Késmárk abzweigende nnd diese mit der als elektrisch betriebene Bahn projectirten Linie Tatra-Füred (Schmecks)—Szepes-Béla-Barlangliget (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 8) seinerzeit verbindende Linie;
   b) für eine von der Station Poprád-Felka der Linie a) abzweigende, über Grénicz, Vernár, Telgárt und die Gemarkung der Gemeinde Vereskö bis Pohorella führende Linie;
   c) eventuell eine in Fortsetzung der Linie b) über Pusztamezö bis zu den Dobsinaer Eishöhlen führende Linie,

   sämmtliche obgenannte als normalspurige mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahnen, auf die Dauer eines Jahres.

Industriebahn in Budapest zur Bewältigung der Abfuhr von Fäcalstoffen, Haus- und Strassenkehricht. (Technische Beschaffenheit und Betriebseinrichtung.) Die vom Unternehmer Ludwig von Cséry erbaute und seit 17. Mai im Betriebe stehende Industriebahn znr Bewältignng der Abfuhr von Fäcalstoffen, Haus- und Strassenkehricht, aus dem Bereiche der linksuferseitigen Stadtbezirke bis Puszta Szent-Lörincz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 60) ist mit Rücksicht auf sanitäts-

polizeiliche Rücksichten und zur Ermöglichung der raschen Verfrachtung und sofortigen Abfuhr der in entsprechend construirten Strassenfuhrwerken zugestreiften Ladungen nach einem für diesen Zweck erfundenen eigenartigen System construirt. Die zur Ueberladung in die Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel speciell eingerichtete Bahnhofanlage befindet sich nächst dem ehemaligen alten Wettrennplatze, und zwar in radialer Lage am Scheitel des von den donaulinksuferseitigen Stadtbezirken gebildeten Bogens. Nach Einfahrt in den für Fremde abgeschlossenen Bahnhof bleiben die den Kehricht und die Fäcalstoffe zuführenden Wägen auf einer Böschung, hart an einem hundert Meter langen Tunnel, stehen. In diesem Tunnel befinden sich die Waggons, in welchen die Verfrachtung erfolgen soll. In der Decke des Tunnels sind 42 Oeffnungen angebracht, durch die der Kehricht direct aus den Wagen in die Waggons geschüttet wird. Durch diese Procedur wird es vermieden, dass der Kehricht erst abgeladen und dann erst in die Waggons gebracht werde, wobei sich ein bedeutender Staub entwickeln und überdies allerlei gefährliche Miasmen und ein die ganze Umgebung verpestender Geruch sich verbreiten würden. Aber auch Zeit und Arbeitskraft wird bei diesem Vorgehen erspart, was in erster Linie der Hauptstadt zu Gute kommt, da diese die Kosten des Aufladens zu tragen hat. Der Waggonpark der 4·5 km langen Bahn zählt 27 Waggons und da täglich zwischen 38 und 42 Waggons Kehricht auszuführen sind, genügt diese Anzahl vollkommen, umsomehr, weil die erst beladenen Waggons schon längst wieder von Szent-Lörincz leer zurückgekommen sind, bis die nächsten beladen werden. Für den besonders zugeführten Inhalt der Latrinen stehen Caisson-Waggons zur Verfügung, welche ebenfalls in sehr zweckmässiger, jede sanitäre Gefahr ausschliessender Weise gefüllt werden. Es wurde nämlich eine Brücke gebaut, in deren Mitte entfernbare Eisenplatten angebracht sind. Wird nun eine solche Platte entfernt, dann wird der Caisson mittelst eines Trichters mit dem Wagen verbunden und derart gefüllt, dass auch nicht der geringste unangenehme Geruch zu verspüren ist. Diesen zweckentsprechenden Vorkehrungen ist es zu verdanken, dass der ganze Platz stets verhältnissmässig rein, die Arbeit und der Aufenthalt daselbst nicht gefährlich ist. Die Verladung aller hieher gelangenden Stoffe erfolgt unmittelbar aus den Wagen, und sobald eine genügende Anzahl von Waggons beladen ist, geht ein Zug ab. Man kann daher annehmen, dass der ganze Kehricht etwa zwei Stunden nachdem er auf den Ausladeplatz gebracht worden, auch schon von hier wieder weggeführt wird, wie denn auch bisher gegen die Unternehmung keine auch nur im geringsten begründete Klage erhoben wurde. Schliesslich ist noch zu bemerken, dass auch in Szt.-Lörincz alle Massnahmen getroffen sind, damit durch den dorthin ausgeführten Kehricht keine sanitären Gefahren entstehen.

Schiffahrt.

Wiener Ruderschiff- und Flossverkehr im Jahre 1892. Nach den von der Handels- und Gewerbekammer in Wien in ihrem Jahresberichte für das Jahr 1892 enthaltenen Mittheilungen gestaltete sich der Verkehr der Ruderschiffe und der Flösse auf der Donau nach und von der Reichshauptstadt im Berichtsjahre folgendermassen: Es kamen an in der Thalfahrt bei den beiden Wasserämtern Rossau und Nussdorf 6773 (gegen 1891 + 2160) Ruderschiffe und Flösse, darunter Schleppe und Kettenschleppe von 1600—2000 q Tragfähigkeit 154 (+ 118), Kehlheimer Plätten 25 (+ 4), Gamsen 105 (+ 28), Stockplätten 185 (+ 112), Ulmer Plätten 1 (+ 1), Tiroler Plätten 8 (+ 8), Rosenheimplätten 137 (— 72), Schwabenplätten 46 (— 7), Salzburger Plätten 170 (+ 22), Siebnerinnen und Sechserinnen 121 (+ 90), Trauner 1504 (+ 789), Traunerln 1 (— 14), Einstellplätten 47 (+ 2), Mühlzillen 2 (+ 2), Canalzillen 4 (+ 4), Ufermützen 2 (+ 2), Spitzplätten 3 (— 8), Rossplätten 0 (— 12), Waidzillen 3441 (+ 1012), Flösse 817 (+ 79). — Abgegangen sind von Wien in der Bergfahrt 4236 (gegen 1891 + 2313) Fahrzeuge, darunter Schleppe und Kettenschleppe 130 (+ 107), Kehlheimer Plätten 23 (+ 4), Gamsen 80 (+ 12), Stockplätten 147 (+ 79), Ulmer Plätten 1 (+ 1), Tiroler Plätten 3 (+ 3), Rosenheimplätten 109 (— 22), Schwabenplätten 18 (— 30), Salzburger Plätten 122 (+ 25), Siebnerinnen und Sechserinnen 85 (+ 62), Trauner 951 (+ 363), Traunerln 0 (— 11), Einstellplätten 47 (— 13), Mühlzillen 1 (+ 1), Ufermützen 5 (+ 5), Spitzplätten 3 (— 6), Waidzillen 2511 (+ 1733).

Was die Waarengattungen und Mengen betrifft, welche mit den Ruderschiffen und Flössen zugeführt wurden, so kamen an: Asphalt 10.250 kg (gegen 1891 + 10.250 kg), Bausand und Bausteine 7,940.000 kg, Bau- und Werkholz im Werthe von 89.000 fl., Bier, Branntwein und Essig 1·4 Hektoliter (— 0·2), Brennholz 119.770 m³ (+ 43.197), Bretter, Latten und Schindeln 641.800 Stück (— 213.890), Butter, Schmalz und Speck 10.051 kg (— 18.112), chemische Producte 10.000 kg (+ 10.000), Christbäume 1000 kg (+ 1000), Eier 183.000 Stück (— 80.383), Eis 60.000 kg (+ 60.000), Eisenwaaren 306 kg (+ 306), Emballagen aus Holz 1090 kg (+ 1090), Erdäpfel, Rüben, Gemüse, Kren 916.740 kg (— 817.450), Farbmaterialien 1028 kg (+ 1028), Fische 27.515 kg (— 35.781), Fleisch 489 kg (— 1510), Geflügel, Federwild und Vögel 235 Stück (— 530), Bau- und Brückengeräthe 37.000 kg (+ 37.000), Hafer 1250 kg (— 1273), Hafnergeschirr 54.331 kg (+ 45.385), Harz 8570 kg (+ 8570), Hasen, Rehe und Hirsche 33 Stück (— 10), Heu und Stroh 17.020 kg (— 2360), Holzkohlen 34.250 (+ 34.250), Hülsenfrüchte 14 520 kg (+ 12.839), Kälber, Kühe, Lämmer, Schafe, Schweine 238 Stück (— 103), hydraulischen Kalk, Cement 605.444 kg (+ 264.043) und 23.500 Fässer (— 4200), Kraut 1200 kg, Lithographiesteine 23.725 kg (+ 23.725), Marmorplatten 194.000 kg (+ 194.000), Bastmatten 1070 kg (+ 1070), Mineralwässer 230 kg (+ 230). Moos 2400 kg (+ 2400), Obst, frisches und gedörrtes 679.610 kg (— 728.724), Pflastersteine, auch Kehlheimer Platten 30,749.650 kg, Salz 925.000 kg (— 40.000), Seegras 3000 kg (+ 2100), Stärke 15.529 (+ 15.189), Steingut 4330 kg (+ 4330), Thonerde 2,350.000 kg (+ 2,350.000), Thonwaaren 66.155 kg (+ 66.155), Schwarzwälderuhren 404 kg (+ 404), Wein, Wein- und Obstmost 8 Hektoliter (— 12·7), Weinstecken 247.000 Stück (— 4000) und Chamotteziegel 74.700 kg (+ 74.700).

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 28. August bis 3. September.)

Adriatischer Dienst.

29. August, 11 Uhr Nachte: Dampfer „Maseimiliano", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

30. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Irie". Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravoea und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

31. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

„ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Trieete", Capitän L. Brelich, nach Venedig.

1. Septbr., um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän E. Radeglia, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

2. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Trieete", Capitän L. Brelich, nach Venedig.

„ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

3. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco", Capitän A. Leva, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

29. August, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Apis", Capitän G. Klausberger, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Vathy, Khioe und Cesmè.

30. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Niobe", Capitän A. Calabrese, nach Thessalien bis Conetantinopel, mit Berührung von Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dodeagatsch und Dardanellen; ferner nach Ineboll, Samsun, Kerasund und Trapezunt,

1. Septbr., zu Mittag: Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluse in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limaesol und Rhodus.

2. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Minerva", Capitän C. Androvich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräne und Dardanellen. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgae, Varna, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Septbr., zu Mittag: Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach, Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan.

21. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . . nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madrae und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

15. Septbr., Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . . nach Santoe, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit dee Dienstee bei Contumaz-Massregeln.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate September 1893.) Im Monate Septemher werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	September
Fiume	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Szápáry"	7
„	Bari (Brindisi), Palermo, Messina, Catauia, Syrakus, Malta, Tunis (Tripolis*)	„Carola"	10
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Buda"	14
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Adria"	21
Fiume, Triest	Barcelona **)	„Andrássy"	25
Fiume	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Árpád"	28
Fiume	Liverpool	„Andalusian"	1—10
„	Leith	„Tibor"	1—10
„	Antwerpen	„Széchényi"	1—10
„	New-York	„Victoria" (Anchor Line)	5—15
„	Liverpool	„Aleppo" (Cunard Line)	5—15
„	London	„Zaire"	10—20
„	Hull, Newcastle o/T	„Bassano"	10—20
„	Rotterdam, Amsterdam	„Kálman Király"	10—20
„	Liverpool	„Algerian"	15—25
„	London		15—25
„	(Gibraltar*), Glasgow	„Báthori"	20—30
„	Rouen	„Matlekovits"	20—30
„	Liverpool	„Saragossa" (CunardLine)	20—30
„	New-York	„Scotia" (Anchor Line)	20—30
„	Tauger*), Bordeaux	„Zrinyi"	20—30
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	Fiume, Triest	„Buda"	2
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Adria"	9
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Árpád"	16
Tunis, Malta, Syrakus, Catania, Messina, Bari	Triest, Fiume	„Carola"	21
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	Fiume, Triest	„Szápáry"	23
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Buda"	30
Liverpool	Triest, Fiume	„Saragossa" (CunardLine)	1—10
London	„ „	„Sultana"	5—15
Liverpool	„ „	„Persian"	5—15
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Mourino"	10—20
London	„ „	„Mátyás király"	10—20
Rouen	„ „	„Rákóczy"	15—25
Liverpool	„ „	„Tarifa" (Cunard Line)	20—30
Bordeaux	„ „	„B. Kemény"	20—30
Rotterdam	„ „	„Baross"	20—30
Antwerpen	„ „	„Széchényi"	20—30
Glasgow	„ „	„Szent László"	20—30
Leith	„ „	„Tibor"	20—30
Newcastle o/T.	„ „	„Tisza"	20—30

*) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladungen nach Algier, Tanger, Tripolis oder Gibraltar angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

**) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten spanischen Mittelmeer-Hafen, eventuell Cadix, anlaufen.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann, Wien,** I., Zelinkagasse 2. — **Budapest,** Franz Josef-Platz 6.

Sachsen. Ergebnisse der Elbeschiffahrt im Jahre 1892.) Die Gesammteinnahme der Deutschen Elbeschiffahrts-Gesellschaft „Kette" sank im Jahre 1892 von Mk. 4,613.534 auf Mk. 4,177.365, der Gesammtgewinn betrug einschliesslich desjenigen aus der Saaleschiffahrt und dem Schiffbau Mk. 690.710, blieh somit hinter dem des Vorjahres pro Mk. 879.627 um Mk. 188.917 zurück. Nach Gesammtabschreihungen in der Höhe von Mk. 601.090 (Mk. 750.976 im Vorjahre) verhleibt ein Reingewinn von Mk. 89.620 (gegen Mk. 128.650 im Jahre 1891); davon erhalten die Actionäre eine Dividende von 1 Mk. (1891 $1^1/_2$ pCt.) = Mk. 72.000. Die Menge der auf der Elbe geschleppten Ladung betrug 20·1 Mill. Ctr. gegen 24·1 Mill. Ctr. im Jahre 1891, wobei 450 Mill. Ctrmeilen gegen gegen 489 geleistet wurden. Im Frachtgeschäft wurden beladen und ahgefertigt 2692 eigene und fremde Schiffe mit 13·3 Mill. Ctr. gegen 3038 mit 15·5 Mill. Ctr. im Vorjahre.

Die Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft Vereinigter Schiffer zu Dresden erzielte einen Reingewinn von Mk. 153.089 (1891: Mk. 47.271), wovon 80.000 zu 10 pCt. Dividende (1891: 5 pCt. 22.862 Mk. zu Tantièmen und Gratificationen (1891: 6596 Mk.), sowie 48.000 Mk. zu Rücklagen verwendet wurden. Die Gesammtabschreihungen hetrugen 99.772 Mk. (1891: 72.500 Mk.). Geschleppt wurden 4,978.491 q in 2711 Frachtschiffen. Was die den Güterverkehr auf der Elbe darstellenden Gesammtzahlen betrifft, so wurden an den Alt- und Neustädter-Quai in Dresden eingeladen 2,472.458 q (gegen 2,975.992 in 1891), ausgeladen 4,730.000 q (gegen 4,695.338 q in 1891), zusammen 7,202.458 q (gegen 7,671.330 q in 1891), eine Verminderung um 668.872 q = 6·2 pCt. Am Elbequai in Riesa wurden 511.232 p (gegen 759.880 q in 1891) eingeladen und 7,033.491 q (gegen 7,288.430 q) ausgeladen, zusammen 7,544.723 q (gegen 8,048.310 q).

Von der Sächsisch-Böhmischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft wurden im Jahre 1892 befördert überhaupt 2,678.218 Personen oder 104.774 = 3·8 pCt. weniger, wie im Vorjahre. Ueber das Gewicht der beförderten Güter fehlen Angahen, ebenso über die Vertheilung der Zahl der beförderten Personen auf die einzelnen Strecken und Stationen. Zu der Gesammteinnahme von 868.989 Mk. (gegen 894.379 Mk. in 1891), trng der Personenverkehr 684.839 Mk. (gegen 707.344 Mk.), der Frachtenverkehr 136.509 Mk. (gegen 141.970 Mk.) und der Fährverkehr 47.640 Mk (gegen 45.064 Mk.) bei. Von der Einnahme aus dem Personenverkehre entfielen 531.865 Mk. (gegen 565.202 Mk.) auf die obere Strecke Dresden—Leitmeritz und 152.973 Mk. (gegen 142.142 Mk. auf die untere Strecke Dresden—Mühlberg, auf welcher his Riesa 2 Fahrten seit Frühjahr mehr eingelegt wurden. Neu eingestellt wurden die elektrisch beleuchteten Dampfer „Tetschen" zu Pfingsten 1892, sowie „Leitmeritz" und „Austria" in der ersten Hälfte des laufenden Jahres, so dass die Gesellschaft nun 27 Dampfer besitzt. — Der Betriebsaufwand stellte sich auf 568.604 Mk. (gegen 552.320 Mk.) Der Gewinn von 275.166 Mk. (gegen 302.032 Mk.) gestattet 17 pCt. (gegen 19 pCt.) Dividende = 167.331 Mk. zu vertheilen und 70.548 Mk. (gegen 73.040 Mk.) abzuschreiben. 35.785 Mk. wurden als Tantièmen und Vergütungen den Gesellschaftsorganen, sowie dem Personal und der Pensionscassa, überdies dem Kasko-Versicherungsfonde 1502 Mk. überwiesen.

Nach den Daten der Kgl. Wasserbau-Direction in Dresden waren am Schlusse des Jahres 1892 bei den sächs. Elhstromämtern registrirt 43 (gegen 39 in 1891) Personendampfschiffe, einschliesslich der zwischen Bahnhof und Stadt Schandau den Verkehr vermittelnden beiden Raddampfer und 16 (gegen 14 in 1891) Schraubendampfer, 7 Güterdampfschiffe, 15 Radschleppschiffe, 8 Kettenschleppschiffe, 1 Dampffähre, 575 (gegen 577 in 1891), Segel- und Schleppschiffe mit zusammen 160.470 t Tragfähigkeit (gegen 157.714·7 t in 1891.)

Verschiedene Mittheilungen.

Wildsendungen nach Wien. (Gestattung der Zuladung zu den Fleischsendungen.) Ueher ein diesbezügliches Einschreiten wurde ausgesprochen, dass die Zuladung von Wild in die für die Wiener Grossmarkthalle hestimmten und mit Fleisch heladenen Kühlwagen unter der Voraussetzung einem Anstande nicht unterliegt, dass das Wild in ganz frischem Zustande verladen, eine directe Berührung mit dem Fleische vermieden, und dass dasselbe nicht über die in Körben gepackten Fleischwaaren gehängt wird; ferner muss das Wild an Parteien der Wiener Grossmarkthalle adressirt sein. Die Zuladung von Fischen und Krebsen zu den Fleischsendungen ist jedoch unzulässig. [H.-M.-Z. 40.318.]

Bosnien. (Massnahmen gegen die Einschleppung der Cholera aus Galizien.) Die bosnische Landesregiernng hat anlässlich der ämtlicben Constatirung eines Choleraherdes im Gerichtsbezirke Delatyn, politischer Bezirk Nadworna in Galizien die Verfügung getroffen, dass die Provenienzen aus vorbenannter Circumscription bis auf Weiteres der ärztlichen Revision in den Einbrucbstationen Doberlin, Bosn.-Duhica, Bosn.-Gradiska, Bosn.-Samac und Brčka, unter gleichzeitiger Activirung der ärztlichen Revisionsstationen in diesen Orten unterzogen werden. [Z. 45.113.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die von der kgl. Bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung pachtweise betriebene, am 1. August eröffnete, 17·75 km lange Privat-Localhahn von Kötzting nach Lam ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif.

Theil I, vom 1. Jänner 1893.

Am 1. September 1893 tritt eine Ergänzung der im Abschnitt B, § 22, Ziffer 4, der allgemeinen Tarifvorschriften enthaltenen Bestimmung über die Frachtberechnung für Panoramen, Caroussels und dergleichen in Kraft, durch welche die Tarifirung der gleichzeitig mit Künstlerwagen aufgegebenen Locomobilen dahin geregelt wird, dass für diese die Fracht wie für Eisenwaaren zu berechnen ist.

Dresden, am 23. August 1893. [708]

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.
Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.
Verkehr russisch-österreichischer Grenzstationen einerseits, dann vorarlberg-schweizerischer Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits.

Auflassung von Umschüttungs-Gebühren.

Die in den Ausnahmetarifen für Getreide etc. für die obbezeichneten Verkehre enthaltenen, zu Gunsten der Russischen Südwestbahn zur Einhebung gelangenden Gebühren für die Umschüttung in Radziwiłow und Wołoczysk im Betrage von 2, 4, 5, 7, 8 und 10 Rubeln pro Wagen gelangen über Entschliessung obiger Bahn vom 1. September 1893 an nicht mehr zur Einhebung.

Wien, am 23. August 1893. [709]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages IV zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1893 gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1 (Neuauflage), giltig vom 15. Jänner 1893), ein Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Eröffnung der Station „Wiesa“ für den gesammten Güterverkehr;
2. Schliessung der Station „Nieder-Oberleutensdorf“.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 25. August 1893. [710]

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr.

Ausscheidung der Stationen Györ (Raab) und Györ rábaparti rakodóhely (Raab, Raabufer-Güterexpedition) der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn aus dem Verbande.

Es wird zur Kenntniss gebracht, dass in dem im oben genannten Verbande voraussichtlich am 1. November 1893 zur Einführung gelangenden Heft 4 des Tarifes Theil II, welches die gleichzeitig ausser Kraft tretenden Verbands-Gütertarife Theil II, Heft 2, vom 1. October 1890, Theil III, Heft 2, vom 1. Februar 1892 und Theil IV vom 1. October 1890 sammt Nachträgen ersetzen wird, die Stationen Györ (Raab) und Györ rábaparti rakodóhely (Raab, Raabufer-Güterexpedition) der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn nicht mehr aufgenommen erscheinen.

Wien, am 26. August 1893. [711]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Sächsischer, Breslau-Sächsischer, Bromberg-Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer und Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband.

Tarifirung von Malz betreffend.

Zum 1. October 1893 wird die für den Artikel Malz bisher zugestandene Frachtberechnung nach den Staffeltarifen für Getreide und Mühlenfabrikate wieder aufgehoben.

Die Fracht für Malz wird von diesem Tage an wieder nach den Sätzen des Specialtarifes I berechnet.

Wien, am 23. August 1893. [712]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ausgabe der Nachträge I zu Theil I A, VI zu Theil I B und VIII zu Theil II des Tarifes vom 1. August 1888.

Mit 1. September 1893 treten die Nachträge I zu Theil I A, VI zu Theil I B und VIII zu Theil II des Tarifes vom 1. August 1888 für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr in Wirksamkeit.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, sowie der allgemeinen Tarifvorschriften, der Waarenclassification und der Tariftabellen.

Exemplare der vorbezeichneten Nachträge können bei unserer Station Wien Südbahnhof (Cassa V) kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 23. August 1893. [713]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

Im Verordnungs-Blatt Nr. 97 vom 22. August 1893 unter Post Nr. 689 soll es in unserer Kundmachung Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarifnachträge, Absatz a), heissen „Kartirungs-Frachtsätze“ statt Kartinage-Frachtsätze.

Wien, am 28. August 1893. [714]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1645	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	K. k. österr. Staatebahnen	Holzkohle	Trzynietz	Weg.-Gorka	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Im Uebrigen gelten die tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen		18 kr.		Im Kartirungswege		
1646	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Holzkohle	Trzynietz	Zwardon	Bestimmungen der im Localtarife vom 1. Jänner 1890 der Kaschau-Oderberger Bahn enthaltenen Ausnahmetarife III	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende 1893	Localtarif		12 kr.		Kartirt		
1647	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Eisen- und Maschinentheile	Brünn St.E.G.	Pardubic St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten a) unter 5000 kg	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Verschieden	kr. ad a) 32·8	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden Transporte müssen nachweislich zur Einrichtung eines Rectificirapparates und eines neuen Betonreservoirs in der Pardubicer Petroleum-Raffinerie bestimmt sein und muss auf den bezüglichen Frachtbriefen bahnamtlich bestätigt werden, dass die fraglichen Sendungen dem bestimmten Zwecke thatsächlich zugeführt wurden
			Cement	Prag-Hrabovka transit		b) von mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				ad b) 29·8				
			Eisen- und Maschinentheile	Prag St.E.G. oder Oe.N.W.B.	Pardubic (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut				21·8				
						Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen				26·6				
1648	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen				Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten, welche von Stationen der rumänischen Eisenbahnen auf Grund der im Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandtarife Theil IV vom 1. Mai 1886 (nebst Nachträgen) enthaltenen Frachtsätze nach österr. oder ungar. Stationen im directen Verkehre abgefertigt werden, gelangen, während der Giltigkeitsdauer dieses Tarifs, die gemäss der Localtarife der betheiligten Verwaltungen entfallenden, und im Falle der Umkartirung in den rumänischen Grenzstationen sich billiger als die directen Frachtsätze stellenden Frachten, gegen Vorlage der Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, im Rückvergütungswege zur Anwendung. Die Vorlage der obbezeichneten Frachtdocumente hat unter Nachweisung der reclamirten Frachtdifferenzen bei der Verwaltung der Abgabsbahn und spätestens drei Monate nach der Ueberuahme der betreffenden Sendungen durch den Empfänger zu erfolgen.								
1649	A.T.E.		Futter- und Streuartikel			Die im Verordnungs-Blatte Nr. 82 vom 18. Juli 1893, unter Post Nr. 1467, verlautbarte Frachtbegünstigung für Futter- und Streuartikel wird unter Aufrechthaltung aller Bedingungen bis Ende October 1893 verlängert (bei Vorbehalt einer eventuellen neuerlichen Verlängerung), und weiters diese Frachtbegünstigung mit Giltigkeit vom 1. September 1893 auf die Artikel „**Mais und Malzkeime**“ ausgedehnt.								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1650	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Leere gebranchte Fässer von weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche	Przemysl	Pilsen	Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. September bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	212 kr.		Im Kartirungswege		
1651	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bier	Lann	Klobuk	In jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	13 kr.	11 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1652	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Coaks in Ladungen von mindestens 10000 kg	Dem Ruhrkohlengebiete (Rheinland-Westphalen), u. zw.: von Camen und Uuna-Königsboru	Zeltweg (k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	Auflieferung von mindestens 5000 t bis 1. Mai 1894	Bis 1. Mai 1894	Rheinisch-Westphälisch-Oestorreichisch-Ungarischer Gütertarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Juli 1892 (Ausnahmetarif 16)	Verschieden		Pfennig 18	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe zu Handen der kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.) in Köln bis spätestens Ende August 1894	
				von den übrigen Coaksversandtstationen des Ruhrkohlengebietes							20			
1653	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Steinkohlen, Coaks (mit Ansnahme von Gascoaks) und Briquets	Schnittpunkt I der im Rheinisch-Westphälisch - Oesterreichisch - Ungarischen Tarife, Theil II, Heft 3, vom 1. Juli 1892 auf Seite 87—89 enthaltenen Schnitttarittabelle A des Ausnahmetarifes 16	Graz	Bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für mindestens dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. September 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893	Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Gütertarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Juli 1892, Ausnahmetarif 16 (Seite 87)	Verschieden	Mark 1·76		Im Kartirungswege		
					Prevali					1·88				
					Stationen der Südbahn-Gesellschaft									
1654	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz bis zu 2·5 m Länge der Pos. H 20-1 der Güterclassification der Tarif-Theilee I	Baranów	Liehau S.N.D.V.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des zum Transporte verwendeten Wagen	Vom 1. September 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Besteht derzeit kein directer Tarif	Verschieden	kr. 74	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Chabówka						66				
				Czarna						67				
				Jáelany						73				
				Jordanów						65				
				Neu-Sandez						75				
1655	K.F.N.B.		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 77 vom 6. Juli d. J., sub Poet 1406, für Futter- und Streuartikel etc. mit Giltigkeit bis Ende August c. publicirten Frachtbegünstigungen (vide auch Ergänzung im Verordnunge-Blatte Nr. 82 vom 18. Juli d. J., sub Post 1465 werden unter Aufrechthaltung aller bezüglichen Bestimmungen bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende September d. J.) erstreckt											

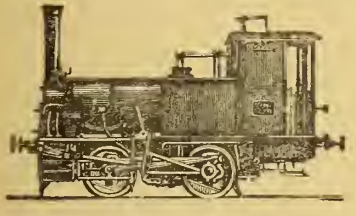
Fortlaufende Nr.	1656	1657	1658
Die Publication erfolgt und im Namen der von der	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	**Oesterr. Nordwestbahn**
	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Holz des Specialtarifes 2	Steine der Classe C
für die Transportstrecke von	Brüx (k.k.St.B.)	Tans | Kanth | Putzeried | Lužan | Schwihau | Klattau	Wostroměř
für die Transportstrecke nach	Triebschitz, Prescheu, Maria-Ratschitz	Aussig, Karbitz, Mariaschein, Türmitz	Čalositz-Černosek
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens — unter Aufrechthaltung aller für den Specialtarif 2 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen durch die Partei
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893
Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	Besteht kein directer Tarif	Es bestehen keine directen Frachtsätze	38·8 kr.
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	kr. 6. W.: 7·0, 8·1, 6·6 | 5·7, 6·2, 5·5	kr.: 42, 40, 39, 41 | 41, 39, 38, 40 | 45, 43, 42, 44 | 40, 38, 37, 39 | 46, 44, 43, 45 | 47, 45, 44, 46	32·0 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		Verschieden	6·8 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			Auf den Frachtbriefen muss das gräfl. Sylva-Taronca-Nostitz'sche Patronatsamt der Domaine Gross-Černosek als Empfänger erscheinen. Die Steine müssen für den Kirchenbau in Libochovan bestimmt sein

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1659	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineralische Kohle als Frachtgut	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Nenkladno	Wernshausen (Werrabahn)	Tarifbestimmungen	Vom 1. September 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Tarif vom 1. October 1892 für den Kohlenverkehr Böhmen—Werrabahn	Mark für 10000 kg: 120·5	119·6	0·9	Kartirung		
				Střebichovic-Vinařic (Libnschiner Schacht)					124·1	123·2	0·9			
				Aussig					108·2	105·2	3·0			
				Brüx (A.T.E., k.k.St.B.)					105·7	105·2	0·5			
				Karbitz					110·3	109·0	1·3			
				Mariaschein					110·3	110·0	0·3			
				Schönfeld					110·3	108·0	2·3			
				Teplitz					110·3	110·2	0·1			
				Triebschitz					104·6	104·2	0·4			
				Türmitz					110·3	107·0	3·3			
				Bilin					109·8	109·0	0·8			
				Bruck					106·7	106·0	0·7			
				Kosten					110·9	109·0	1·9			
				Ossegg					106·3	106·0	0·3			
				Ossegg-Riesenberg					106·3	103·0	3·3			
				Rosenthal-Granpen					110·0	107·0	3·0			
				Teplitz-Waldthor					111·4	109·0	2·4			

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

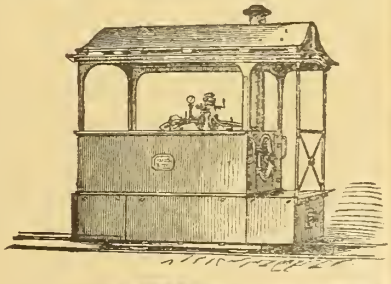
Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums, unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 150 vom 31. December 1892	2501	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen	Getreide etc.	Suczawa transit	Lindau Bregenz Buchs St. Margrethen	Die Frachtermässigung tritt zufolge Durchführung im Tarifwege mit 1. September 1893 ausser Wirksamkeit

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.



Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



Locomotiven

für

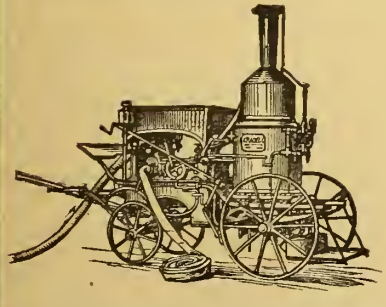
Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

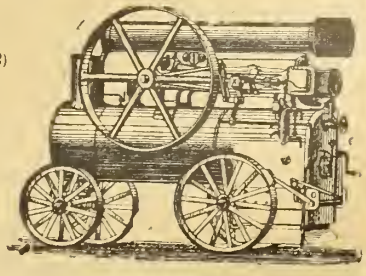
von 15—100 Pferdekraft.



LOCOMOBILEN

von 2—12 Pferdekraft.

(352)



Dampf - Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, k. und k. Hof-Spediteur, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.
Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 7.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Theaterplatz 16.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe.
VOITERSREUTH.		

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb.	ILMENAU in Thüringen.	SAALFELD a/S. in Thüringen.	MÜHLHAUSEN in Thüringen.	SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Austalt.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA,
DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft **Aussig** und **Bodenbach.**
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft,
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition, Commission und Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladungen; Verzollungen, Transit-Expeditionen, Einlagernngen zu billigen Preisen.
Specialdienst nach Budapest.
Uebersiedlungen mittelst Patent-Möbelwagen.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingnngen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition nnd Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 101. Wien, 31. August 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Bedingnisse *) für die Abzweigung der Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald von Morchenstern nach Josefsthal.

Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Morchenstern nach Josefsthal ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen hat die Concessionärin allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Ernennung des von der Concessionärin zu bestellenden Bau-Aufsichtsorganes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 6·5 km lange Bahn nimmt ihren Ausgang im Osten der Station Morchenstern im Zuge der Fortsetzungsstrecke Gablonz—Tannwald der Localbahn Reichenberg-Gablonz, führt an den rechtsseitigen Abhängen des Kamnitzbachthales aufwärts nach Georgenthal, dann nach Uebersetzung des Kamnitzbaches nach Antoniwald und endet mit der nächst der Tannwald-Josefsthaler Strasse anzulegenden Station Josefsthal.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

*) Die Concessions-Urkunde vom 25. März 1893, R.-G.-Bl. Nr. 69, für die Localbahn von Morchenstern nach Josefsthal ist in Nr. 54 des „Verordnungs-Blatt f. E. u. Sch." vom 11. Mai 1893 veröffentlicht.

4. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen, wobei die Einschaltung von Uebergangscurven mit beibehaltenem Centrum empfohlen wird. Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade für die Constante 6000, 3000, mindestens eine Länge von 14, bezw. 10 m erhalten.

Ueber die für die einzelnen Strecken zu wählenden Constanten der Uebergangscurven entscheidet die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, welcher das anzuwendende Normale der Uebergangscurven noch vor dem Baubeginne zur Genehmigung vorzulegen ist.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrüchen stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung 25 Promille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Promille nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 150 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·0 m betragen; bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern. Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4·0 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbanquette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die im Punkte 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite auszuführen. Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

In Einschnitten mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·4 m betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, beziehungsweise haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·6 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 3·5 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung zu beobachten.

Falls es das Gewicht und die Constructionsart der zu verwendenden Fahrbetriebsmittel zulässt, wird gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn die im § 3, lit. h, Absatz 1, der Verordnung des k. k.

Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, angeführte 20percentige Ermässigung der in lit. a und b desselben Paragraphen normirten Belastungen zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei der Ausführung der Bahn ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie das im § 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

5. Oberbau.

Der Oberbau ist im Systeme des schwebenden Stosses nach der mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 30. Mai 1882, Z. 14.581, genehmigten Type, jedoch mit beiderseitigen Winkellaschen, auszuführen.

Die Inanspruchnahme der Schienen darf höchstens 1000 kg per Quadratcentimeter betragen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 23 kg betragen.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 14 cm.

In Bögen von weniger als 250 m Radius ist die Verwendung von Schwellen aus weichem Holze nur dann statthaft, wenn sämmtliche Schienenbefestigungsstellen mit Unterlagsplatten versehen werden.

In Bögen von 800 oder weniger als 800 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel mindestens entsprechend den vorstehend angeführten Oberbau-Normen zu verstärken.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbanquette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkannte abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterbettes unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

6. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in Stationen können mit besonderer Genehmigung des k. k. Handelsministeriums auch aus Riegelmauerwerk hergestellt werden.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst sind entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auszuführen und mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben stets eine durchgehende Untermauerung zu erhalten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen angepassten Ausmasse und im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die Anlage von Wärterhäusern und Signalhütten in der freien Bahn ist auf jene Stellen zu beschränken, wo dies Seitens des k. k. Handelsministeriums besonders angeordnet werden sollte.

Die Wärterhäuser sind entweder aus Ziegeln oder Stein zu erbauen oder aus auf einer Untermauerung ruhenden Blockwänden zu errichten.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von circa 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

7. Stationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen mit permanentem Dienstposten hat höchstens 3·2 km zu betragen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanentem Dienstposten haben Passagier-Aborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser, gedeckter Warteraum herzustellen, eventuell können hiefür geeignete, in der Nähe der Bahn liegende Gebäude benützt werden.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbauanlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung, im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich die Concessionärin der diesbezüglichen Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

8. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen eingeschaltet sind, zu versehen.

Die Ausrüstung der Bahn mit elektrischen Glockenschlagwerken kann unterbleiben.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Bei der Anschlussstation sind Distanzsignale auszuführen, deren Stellung in eine entsprechende mechanische Abhängigkeit von jener der Weichen zu bringen ist.

9. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die Concessionärin nach Massgabe der hiefür festzusetzenden Bestimmungen des k. k. Handelsministeriums.

An Fahrbetriebsmittel sind mindestens anzuschaffen:

2 Locomotiven mit je drei gekuppelten Achsen.

Dieselben erhalten beiderseits anmontirte Schneepflugscharen und in beiden Richtungen durchgehende Dampfheizschläuche.

3 Personenwagen;

1 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen).

Die Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizungen einzurichten.

Sämmtliche Wagen sind mit Bremsvorrichtungen, welche vom Wagen aus bethätigt werden können, zu versehen und mit gedeckten und geschlossenen Bremssitzen auszuführen.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbauobjecte der Bahn zu erfolgen. Nach Genehmigung der Pläne für die Fahrbetriebsmittel wird entschieden werden, inwieweit von der im § 3, lit. h, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sowie im Punkte 4 der gegenwärtigen Bedingnisse erwähnten Ermässigung der Verordnungslasten Gebrauch gemacht werden darf.

10. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

11. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Central-Commission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionärin hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Central-Commission gewissenhaft Folge zu leisten.

Wien, am 7. August 1893.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Juli.) Zu der mit Ende des Monates Juni ausgewiesenen Zahl von 396·4 Eisenbahnbau-Kilometer sind durch den Beginn des Baues der Gailthalbahn (Localbahn Arnoldstein-Hermagor) 31·2 km, ferner der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz 25·5 km und durch den Baubeginn des zweiten Geleises der Strecke Elbogen-Neusattel—Falkenau a. d. E. der Buschtěhrader Bahn 7·8 km zugewachsen. Da keine Betriebseröffnung stattfand, so verblieben mit Schluss des Monates Juli 460·9 Eisenbahn-Kilometer in Banausführung, wovon 96 km auf Staatsbahnen und 364·9 km auf Privatbahnen entfallen. — Die Vollendung ist in der nächsten Zeit zu gewärtigen bei der Zahnradbahn auf den Schafberg der Salzkammergut-Localbahn, bei der Strecke Wels—Unterrohr der Localbahn Wels-Aschach und beim zweiten Geleise in der Strecke Tetschen—Laube der Oesterr. Nordwestbahn; der namhafte Baufortschritt auf den Strecken Laibach—Grosslupp und Grosslupp—Gottschee der Unterkrainer Bahnen hält an. — Die Zahl der im Monate Juli beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich in Folge des Zuwachses der neuen Eisenbahnstrecken, wie auch in Folge der günstigen Jahreszeit von 15.459 auf 17.617 erhöht und beträgt 38 im Durchschnitte pro Kilometer. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 87 vom 29. Juli.)

Projectirte normalspurige Localbahn von der Station Königstadtl der Böhmischen Commercialbahnen über Poděbrad nach Petschek zum Anschlusse an die nördliche Linie der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision hinsichtlich des von dem Stadtrathe in Poděbrad vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Königstadtl der Böhmischen Commercialbahnen über Poděbrad nach Petschek zum Anschlusse an die nördliche Linie der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für den 11. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Alois Hofmann betraut.

[G.-I.-Z. 16.105.]

Generelles Project für eine schmalspurige Localbahn von Bregenz nach Bezau. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 10. August die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, bezüglich des von Josef Huter, Bürgermeister in Bregenz, und Consorten vorgelegten generellen Projectes für eine schmalspurige Localbahn von Bregenz nach Bezau im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 30.966.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Wasserbescbaffungsanlage in der Station Sittich der Unterkrainer Bahnen: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Littai hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Wasserbeschaffungsanlage der Station Sittich der Unterkrainer Bahnen für den 4. September anberaumt. [G.-I.-Z. 16.890.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Personen-Haltestelle in Lobzów bei dem Wächterhause Nr. 313: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Errichtung einer Personen-Haltestelle in Lobzów bei dem Wächterhause Nr. 313 in km 408·4 der Strecke Zabierzow—Krakau für den 4. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [G.-I.-Z. 16.584.]

Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Erweiterung der Schleppbahnanlagen der Grussbacher Zuckerfabrik: Politische Begebung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Schleppbahnanlagen der Grussbacher Zuckerfabrik für den 29. August anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 16.413.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Geleisevermehrung und Aufstellung einer Hütte in Tetschen.) In der Station Tetschen werden die zum Werkstättendienst erforderlichen Geleise vermehrt und nächst dem Krahnschuppen eine Hütte zur Unterbringung des die Krahnreparaturen überwachenden Aufsebers aufgestellt. [10. August, Z. 38.818.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Liebau: Herstellung einer Schleppbahn in Opatowitz.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 22. März durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Anlage eines von der Station Opatowitz abzweigenden, zu dem Holz- und Kohlenlagerplatze des V. Rejha führenden Schleppgeleises zur Ausführung bewilligt. [6. August, Z. 31.332.]

Localbahn Wels-Aschach. (Linie Wels—Unterrohr: Verlängerung des Bautermines.) Auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 7. August wurde der im § 3 der Allerhöchsten Concessionsurkunde für den Bau der Linie Wels-Unterrohr der Localbahn Wels-Aschach festgesetzte Vollendungstermin bis 30. November verlängert. [13. August, Z. 42.429.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Strecke Westbahnlinie—Hütteldorf: Herstellung eines Wasserkrabnes sammt Rohrleitung in Hütteldorf.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 27. Juli durchgeführten politischen Begehung wurde das Project der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft für die Herstellung eines Wasserkrahnes sammt Rohrleitung und eines Ejectors in der Endstation Hütteldorf zur Ausführung genehmigt. [11. August, Z. 42.436.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Transport explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen. (Interpretation des § 10, Z. 7 lit. b, der Verordnung vom 1. August, R.-G.-Bl. Nr. 126.) Um einer eventuellen irrthümlichen Auffassung des § 10, Z. 7 lit. b, der Verordnung vom 1. August, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, zu begegnen, wird besonders darauf aufmerksam gemacht, dass für Minenzündungen, welche durch Elektricität oder durch Reibung zur Wirkung gebracht werden, ebenso wie für Feuerwerkskörper (§ 10, Z. 4) und für Collodiumwolle (§ 10, Z. 6, lit. b), im Verkehre innerhalb des Staatsgebietes, als auch bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr die im § 1 des Gesetzes vom 27. Mai 1885, R.-G.-Bl. Nr. 134, geforderte behördliche Bewilligung beizubringen ist.

— (Beachtung der Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung bei Sendungen, welche dem Staatsmonopol unterliegen.) Der § 14 der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen bestimmt, dass Sendungen von Präparaten, die dem Staatsmonopol unterliegen, sowie von Gegenständen, welche solche Präparate enthalten, bei der Ein- und Durchfuhr von der durch den § 19 der Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung vorgeschriebenen monopolbehördlichen Bewilligung gedeckt sein müssen. Der citirte § 19 der Zoll- und Monopols-Ordnung, soweit derselbe sich auf die Ein- und Durchfuhr von explosiven Gegenständen bezieht, lautet (auszugsweise): „In der Regel bedarf es für die Waaren, rücksichtlich deren die gesetzlichen Bedingungen des Einganges oder Austrittes über die Zolllinie beobachtet werden, zum Behufe der vorschriftsmässigen Amtshandlung keiner besonderen Bewilligung einer vorgesetzten Behörde. Ausgenommen von diesem Grundsatze sind: a) die Gegenstände des Staatsmonopols, als . . . . . Pulver. Dieselben dürfen ohne besondere Bewilligung der die Verwaltung dieser Gefälle leitenden Behörden in das Staatsgebiet, in welchem diese Staatsmonopole eingeführt sind, weder eingehen, noch durch dasselbe durchgeführt werden. . . . . .

motivfabrik Krauss & Comp. in Linz zu erbauende und für den Betrieb der Schleppbahn von der Station Klobůk der vormaligen Prag-Duxer Eisenbahn zu der gesellschaftlichen Zuckerfabrik in Klobůk bestimmten Tenderlocomotive genehmigt. [Z. 36.269.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Einführung einer neuen Geschäftseintheilung.) Wie aus Budapest berichtet wird, werden in der Geschäftseintheilung des Handelsministeriums vom 1. September ab einige wichtigere Veränderungen eintreten. Die Strom-, Canal- und Seeschiffahrts-Angelegenheiten — mit Ausnahme der Schiffahrts-Oberaufsicht — sowie die Schiffskessel- und Schiffscubatur-Angelegenheiten, ferner die gesammten Dampfkessel-Angelegenheiten werden vom Wirkungskreise der Eisenbahn- und Schiffahrts-Oberinspection ausgeschieden und der II. unter der Leitung des technischen Rathes Béla Gonda stehenden Geschäftsabtheilung der zweiten Section, ferner die Angelegenheiten des Handelsmuseums und jene des Aussenhandels von der VI. Section in die unter Leitung des Ministerialrathes Eugen Gál stehende Section VI/B zugewiesen werden.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 2. August 1893, Z. 51.288, dem Bagotaer Einwohner Paul Ordódy für eine von der Station Pozsony (Pressburg) der Linie (Wien—) Marchegg—Budapest abzweigende und nach Uebersetzung der sogenannten „kleinen Donau" im Bereiche der Insel Schütt bis Duna-Szerdahely und von dort über Nagy-Megyer bis zur Stadt und Festung Komárom (Komorn) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 9. August 1893, Z. 54.549, dem Szegszárder Einwohner Ludwig Leopold für eine von der Station Szegszárd der Flügelbahn Sárbogárd-Szegszárd der Hauptlinie Budapest—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der gleichnamigen Station der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft abzweigende und diese über Ócsény und die Gemarkung der Gemeinde Deés (Comitat Tolna) in der Station Báttaszék mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Dombovár—Báttaszék verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Eisenbahnbauten im Comitate Szepes. (Kostenvoranschlag.) Die Interessenten des Comitates Szepes (Zips) haben den Beschluss gefasst: a) die Gölnitzthalbahn, d. i. die von der Linie Kassa (Kaschau)—Czácza (—Oderberg) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Margitfalu—Gölniczbánya-Szomolnokhuta eventuell von Gölniczbánya aus zum Anschlusse an die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende, von deren Linie Fülek—Miskolcz abzweigende Flügelbahn Bánréve—Dobsina und von dort aus zum Anschlusse an die Linie Zólyom (Altsohl)—Beszterce-Bánya—Zólyom-Brézó in der Endstation Zólyom-Brézó in einer Länge von ca. 80 km; b) eine von der Station Gánócz (nächst Poprád-Felka) der Linie Kassa—Csácza (—Oderberg) abzweigende, bis Puszta-Mezö führende ca. 43 km lange Linie auszubauen. Die Baukosten des projectirten insgesammt ca. 123 km langen Eisenbahnnetzes sind mit rund 5,000.000 fl. bemessen und wurde die Einleitung der erforderlichen technischen und finanziellen Vorarbeiten einem Executivcomité übertragen.

Projectirte Eisenbahn Pettau-Krapina. (Aussicht auf Realisirung.) Die Interessenten der betheiligten Bezirke Croatiens und Steiermarks haben den Bau einer die Südbahnlinie Budapest—Pragerhof von der Station Pettau aus über Lichtenegg, Trakostján und Jeszenyé in der Endstation Krapina mit der Linie Agram—Zapresic—Zabok-Krapina der Zagorianer Bahn zu verbinden. Nachdem sich die interessirten Bezirke dahin erklärten, für den Bezug der erforderlichen Stammactien aufkommen zu wollen, ist nunmehr Aussicht auf Realisirung dieses schon seit Jahren geplanten Projectes vorhanden, welches berufen sein wird, den Güterverkehr zwischen dem Mur-, Drau- und Savegebiete auf kürzestem Wege zu vermitteln.

Projectirte Eisenbahn Tisza-Füred—Miskolcz. (Beschlussfassung.) Die Interessenten der Comitate Heves und Jász-Nagy-Kun-Szolnok haben den Beschluss gefasst, von Tisza-Füred aus im Anschluss an die projectirte Localbahn Karczag—Tisza-Füröd (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1892, Vorconcession Post 1), welch letztere die Linien Budapest—Grosswardein und Debreczen—Füzes-Abony verbinden wird, diese über Négyes, Csath und Onod zum Anschlusse an die Linie Hatvan—Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu verlängern, und, wie aus Budapest berichtet wird, auch bereits um Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten angesucht.

Ausland.

Deutsches Reich. (Beförderung von Carbolsäure.) Die in Folge bestandener Zweifel, ob der Artikel „Carbolsäure" zu den nur bedingungsweise zur Eisenbahnbeförderung zugelassenen Gegenständen gehöre oder nicht, zur gutachtlichen Aeusserung veranlasste königliche preussische technische Deputation für Gewerbe hat sich dahin ausgesprochen, dass dieser Artikel seit Jahrzehnten im allgemeinen Verkehre sei und ihres Wissens keine Veranlassung zum Erlasse besonderer Vorschriften gegeben habe. Die Carbolsäure sei keinem der in der Anlage B zur Verkehrordnung aufgeführten Artikel beizuzählen und bedingungslos zur Beförderung anzunehmen.

— (Beförderung von Rotb'schen Sicherheitszündern.) Das Reichseisenbahnamt in Berlin ist um eine Entscheidung darüber angegangen worden, ob und unter welchen Bedingungen eine vom Chemiker Dr. Roth in Tasdorf hergestellte neue Art von Sicherheitszündern zur Eisenbahnbeförderung zugelassen werden kann. Die zu einer gutachtlichen Aeusserung veranlasste kgl. preussische technische Deputation für Gewerbe hat sich folgendermassen ausgesprochen: Die neuen Sicherheitszünder, die in Blechbüchsen kleine Mengen von Kaliumchlorat und Zucker auf Papier, daneben Glaskügelchen mit Schwefelsäure entbalten, kommen dadurch zur Wirkung, dass die Kügelchen mit Hilfe einer Zange zerdrückt werden. Es entsteht dann durch Einwirkung der Schwefelsäure auf das erwähnte Gemisch eine kleine Flamme wie bei den alten Tunkhölzern, und diese Flamme genügt, um eine in die Blechbüchse eingefügte Zündschnur zu entzünden. Diese Zünder gehören hienach zu den „nicht sprengkräftigen Zündungen" und sind unter den in Nr. II der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vorgesehenen Bedingungen zur Beförderung zuzulassen.

Schweiz. (Lieferfristverlängerung.) Der Bundesrath hat aus Anlass der in Folge des diesjährigen Truppenzusammenzuges stattfindenden Militärtransporte die Jura-Simplon Bahn unter dem 8. August ermächtigt, die Lieferfrist für gewöhnliche Frachtgüter, welche am 29. August auf den Linien Bern—Biel, Biel—Chaux de Fonds und Biel—Delsberg, sowie am 14. und 15. September auf der Linie Basel—Delsberg—Biel—Bern circuliren, um 24 Stunden zu verlängern.

— (Lieferfristverlängerung.) Der schweizerische Bundesrath hat unterm 21. Juli die Regionalbahn Saignelégier-Chaux de Fonds ermächtigt, die Lieferfrist für alle gewöhnlichen Frachtgutsendungen, welche in Chaux de Fonds vom Bahnhofe der Jura-Neuenburger Bahn zum Bahnhofe Place d'armes oder umgekehrt zu überführen sind, bis zur directen Einmündung der Regionalbahn in den Bahnhof Chaux de Fonds der Jura-Neuenburger Bahn, längstens aber bis zur Neuausgabe des schweizerischen Transport-Reglements, um 24 Stunden zu verlängern.

— (Fristerstreckung zur Einreichung der Vorlagen für die elektrische Eisenbahn Paradiso-Molino nuovo und Lugano-Castagnola.) Die im Art. 5 der Concession einer elektrischen Eisenbahn von Paradiso nach Lugano und Molino nuovo, sowie von Lugano nach Cassarate und Castagnola vom 26. Juni 1891 festgesetzte und durch Bundesrathsbeschluss vom 28. Juni 1892 erstreckte Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten wurde um ein weiteres Jahr — bis 26. Juni 1894 — verlängert. Wenn während dieser Frist die Concession für die gleiche Linie von anderer Seite verlangt würde, welche bessere Garantien für die Ausführung zu bieten vermöchte, so bleibt der Bundesversammlung vorbehalten, die Concession auch vor Ablauf obiger Frist zurückzuziehen und dem neuen Bewerber zu übertragen, soferne die dermaligen Concessionäre binnen einer seinerzeit festzusetzenden Frist nicht die gleichen Garantien bieten.

Frankreich. (Einfluss des neuen ermässigten Personentarifes auf die Einnahmen der Bahnen.) Die Wirkung, welche die Einführung des ermässigten Personentarifes auf den Verkehr und die Bahneinnahmen Frankreichs bisher ausübte, ist im Ganzen als ziemlich befriedigend zu bezeichnen. Der Personenverkehr hat sehr erheblich zugenommen, und wenn auch die hiedurch veranlasste Zunahme der Verkehrsausgaben derzeit noch nicht ausgeglichen ist, so erscheinen nach den Berichten der einzelnen Bahnen doch die Aussichten für die Zukunft auch in dieser Richtung günstig.

Bei der Französischen Ostbahn trat eine Steigerung des Personenverkehres um 12 pCt. ein, welche sich auf den Verkehr in II. und III. Classe beschränkte. Die Reisen kurzer Distanz zeigen die grösste Zunahme. Aus der Reduction des Personentarifes entspringt nach deu Berechnungen dieser Gesellschaft für das verkehrende Publicum eine jährliche Ersparniss von circa 3 Millionen Francs.

Die Südbahn weist eine 14percentige Zunahme im Personenverkehre nach, welche nahezu gänzlich auf die III. Wagenclasse entfällt. Die Einnahmen aus diesem Verkehre sind jedoch gegen das Jahr 1891 um circa 6 pCt. gefallen. Die Fahrten mit Retourkarten haben eine Steigerung von 26 pCt. erfahren, die hieraus entspringenden Einnahmen sind um 13 pCt. gestiegen. Die Zahl der Einzelfahrkarten ist um 8 pCt. gestiegen, die bezüglichen Einnahmen sind um 5 pCt. gegen das Vorjahr gefallen. Auch die Französische Südbahn betont, dass der neue Tarif hauptsächlich eine Zunahme der Fahrten kurzer Distanz begünstige.

Die Nordbahn weist seit Einführung des ermässigten Tarifes eine Vermehrung des Personenverkehres um 25·5 pCt. aus. Auf dieser Bahn fiel der Verkehr in I. Classe um 19.000 Reisende und die betreffende Einnahme um 511.000 Frcs.; der Verkehr in II. Classe stieg um 165.000 Reisende, die bezüglichen Einnahmen waren um 71.000 Frcs. höher; die Zahl der Reisenden III. Classe steigerte sich um 5,558.000 Personen, wobei die bezüglichen Einnahmen um 930.000 Frcs. höher waren.

In den neun Monaten des Jahres 1892, seitdem der neue Tarif Geltung erlangt hat, vermehrte sich der Personenverkehr der Orleans-Bahn um 18¾ pCt., wobei sich der Verkehr I. Classe um 6¾ pCt., jener II. Classe um 11½ pCt., endlich jener III. Classe um 20¼ pCt. hob. Die Zahl der geleisteten Zugkilometer stieg um 17 pCt., die Einnahmen während dieser neun Monate fielen aber um 2,714.000 Frcs. oder 5¼ pCt. Nachdem jedoch gleichzeitig die bisherige Regierungsabgabe im Betrage von 1,416.000 Frcs. in Wegfall kam, so spricht sich die Verwaltung der Orleans-Bahn über die zukünftige Gestaltung der Reineinnahmen nicht ungünstig aus.

Die Französische Westbahn erklärt vorläufig über den Einfluss des neuen Tarifes auf die Einnahmen noch kein endgiltiges Urtheil aussprechen zu können.

Die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn weist nach, dass die circa 18percentige Reduction in den Tarifen eine Vermehrung des Personenverkehres um 16 pCt. zur Folge hatte, und dass die Einnahmen, abgesehen vom Wegfall der bisherigen Regierungsabgabe um 9,045.000 Frcs. oder 8 pCt. fielen. Der Verkehr I. Classe stieg um 3 pCt., jener II. Classe um 8 pCt. und in III. Classe um 17 pCt. Die Einnahmen dieser Bahn fielen — schon unter Berücksichtigung der nunmehr entfallenden Steuer — nur um 2 pCt.

Auch die Betriebsergebnisse für das I. Semester 1893 sind nicht ungünstig zu nennen. Der Persouenverkehr der West-, Ost- und Südbahn, der Orleans-Bahn und der Paris-Mittelmeer-Bahn, endlich der Staatsbahnen, zeigt im Ganzen gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres eine weitere Zunahme, wodurch auch die Einnahme um 9,151.865 Frcs. stiegen.

[„Railway News."]

Russland. (Kaiserliche Verordnung, betreffend die Ratification des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890.) Unterm 27. Mai 1891 hat die nachstehende Verordnung des Reichsrathes, betreffend die Einführung des internationalen Uebereinkommens die kaiserliche Genehmigung erhalten:

I. Das in Bern am 14./2. October 1890 von dem Bevollmächtigten der russischen Regierung unterzeichnete internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr ist in seinem ganzen Umfang anzunehmen.

II. Der Minister des Auswärtigen wird den französischen Text des Uebereinkommens Seiner Majestät zur Ratification vorlegen.

III. Die russischen Eisenbahnen sind verpflichtet, auf Verlangen des Ministers für die Verkehranstalten mit den ausländischen Eisenbahnen in directen Verkehr zu treten.

IV. Von der russischen Regierung soll dem schweizerischen Bundesrathe ein Verzeichniss derjenigen Eisenbahnen mitgetheilt werden, welche dem Uebereinkommen unterworfen sind.

V. Diejenigen russischen Eisenbahnen, welche der Convention beigetreten sind, haben einen Theil der Ausgaben zur Erhaltung des Centralamtes in Bern beizutragen. Die Summe, welche von jeder einzelnen Eisenbahn zu entrichten ist, wird nach Massgabe der Länge der betreffenden Bahn von dem Minister für die Verkehrsanstalten bestimmt.

VI. Der Minister für die Verkehrsanstalten ist berechtigt:

1. nach Vereinbarung mit dem Finanzminister anzuordnen, dass diejenigen russischen Eisenbahnen, welche dem Uebereinkommen noch nicht beigetreten sind, dem letzteren beitreten dürfen, oder diejenigen, welche schon beigetreten sind, vom Verzeichnisse gestrichen werden, und
2. in Angelegenheiten, welche sich auf den internationalen Gütertransport beziehen, in unmittelbaren Verkehr mit dem Centralamt zu treten, welches in Bern errichtet werden soll.

VII. Das allgemeine Eisenbahngesetz ist durch die folgende Vorschrift zu ergänzen:

„Die russischen Eisenbahnen sind verpflichtet, die Vertragsentwürfe mit ausländischen Eisenbahnen über solche Gegenstände, welche in den Artikeln 9, 11 und 12 des Gesetzes genannt sind, den Ministern für die Verkehrsanstalten und für die Finanzen zur Prüfung vorzulegen. Die Genehmigung ist als ertheilt anzusehen, wenn Seitens der genannten Ministerien nach Verlauf eines Monates vom Tage der Vorlage ab keine Einwendung erfolgt. Erfolgt eine Einwendung, so hat die Erfüllung der Verträge bis zur Entscheidung des Eisenbahnrathes zu unterbleiben."

VIII. Als Ergänzung des Art. 571 des Civilcodex wird bestimmt: Diejenigen Forderungen, welche aus Ziffer V der gegenwärtigen Verordnung hervorgehen, können nicht als Angelegenheiten des internationalen Frachtrechtes betrachtet werden.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 8.]

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Errichtung einer Schiffswerfte nächst Orsova.) Wir berichtigen die in Nr. 97 des Verordnungs-Blattes vom 22. August auf Seite 1552 gebrachte Mittheilung über die Errichtung einer Schiffswerfte nächst Orsova auf Grund authentischer Bekanntgabe dahin, dass die Schiffswerfte in Turn-Severin an die rumänische Regierung nicht um 80.000 Frcs., sondern um einen dem vorjährigen Buchwerthe entsprechenden weit höheren Preis verkauft worden ist.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CVII. Stückes.) Das am 18. August herausgegebene CVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2296: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 11. August 1893, Z. 77.013/I, betreffend die Ausfuhr von Wiederkäuern und Borstenthieren nach der österr.-ungar. Monarchie (mit Ausschluss von Dalmatien und Croatien-Slavonien).

— (Inhalt des CVIII. Stückes.) Das am 19. August herausgegebene CVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2297: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 15. August 1893, Z. ad 22.786, betreffend die Einfuhr von Schafen und Ziegen aus Ungarn nach Mähren.

— (Inhalt des CIX. Stückes.) Das am 21. August herausgegebene CIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2298: Bekanntmachung des kgl. preuss. Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 11. August 1893, Z. 928, betreffend die Gestattung der Einfuhr lebender Schweine aus Biala Wiener-Neustadt und Steinbruch in das öffentliche Schlachthaus zu Elbing.

Nr. 2299: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 19. August 1893, Z. 13.981, betreffend das Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Neutitschein in Mähren nach Schlesien.

— (Inhalt des CX. Stückes.) Das am 23. August herausgegebene CX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2300: Bekanntmachung des kgl. württembergischen Ministeriums des Innern vom 1. August 1893, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus Biala und Steinbruch in Schlachthäuser Württembergs.

— (Inhalt des CXI. Stückes.) Das am 24. August herausgegebene CXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2301: Bekanntmachung des kgl. bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 8. August 1893, Nr. 14.472, betreffend die Einfuhr lebender Schweine aus den Contumaz-Anstalten Steinbruch und Bielitz-Biala.

Nr. 2302: Kundmachung der k. k. schlesischen Landesregierung vom 21. August 1893, Z. 14.094, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern (Rinder, Schafe und Ziegen) aus dem politischen Bezirke Biala in Galizien nach Schlesien.

Nr. 2303: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 19. August 1893, Z. 13.981, betreffend das Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Neutitschein in Mähren nach Schlesien.

— (Inhalt des CXII. Stückes.) Das am 26. August herausgegebene CXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2304: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 21. August 1893, Z. 11.118, betreffend die Ein- und Durchfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Comitate Syrmien (Szerém) in Croatien-Slavonien nach Krain.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. August d. J. dem Ministerialrathe im Handelsministerium Dr. Wilhelm Leddihn das Ritterkreuz des Leopold-Ordens taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Concipisten der k. k. Statthalterei in Innsbruck Felix Gabos zum l. f. Commissär bei der Actiengesellschaft „Localbahn Innsbruck-Hall i. T." ernannt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	August 1893				August 1892			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten*)	Ausgelagert vom ersten bis letzten*)	Lagerstand am letzten*)	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten**)	Ausgelagert vom ersten bis letzten**)	Lagerstand am letzten**)
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	266.601	212.688	191.426	287.863	253.599	206.886	167.619	292.866
Darunter:								
Weizen	66.064	20.930	46.900	40.094	31.753	67.202	56.409	42.546
Roggen	32.766	16.178	12.412	36.532	5.706	29.067	19.289	15.484
Gerste	7.369	28.468	13.597	22.240	30.072	15.798	8.065	37.805
Hafer	26.336	3.600	18.344	11.592	25.309	16.795	21.669	20.435
Mais	64.718	113.045	79.080	98.683	65.294	53.213	39.520	78.987
Hirse	10.531	—	1.715	8.816	10.015	80	864	9.231
Bohnen	10.717	5.796	6.096	10.417	16.970	3.329	1.225	19.074
Erbsen	1.495	1.242	449	2.288	227	34	11	250
Malz	2.045	606	126	2.525	3.262	455	318	3.399
Raps	2.008	12.593	1.179	13.422	6.827	12.692	490	19.029
Hanfsamen	589	—	589	—	412	—	291	121
Wicken	52	536	355	233	1.374	—	460	914
Mehl	13.718	4.083	2.718	15.083	4.592	2.219	2.982	3.829
Kleie	446	1.417	1.079	784	3.033	1.111	1.981	2 163
	238.854	208.494	184.639	262.709	204.846	201.995	153.574	253.267
Spiritus	5.312	—	472	4.840	5.486	—	—	5.486
Zucker	1.155	206	347	1.014	20.892	926	7.490	14.328
Wein	7.615	535	1.153	6.997	7.004	619	2.046	5.577
Oele und Fette	984	154	254	884	3.662	227	465	3.424
Sonstige Waaren	12.681	3.299	4.561	11.419	11.709	3.119	4.044	10.784
Mittlere Tagesbewegung . .	19.244 Meter-Centner				17.023 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,524.780	1,153.940	1,024.630	2,654.090	2,980.710	1,217.550	1,071.160	3,127.100

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	42	18	4	56	117	27	25	119
Versicherungswerth . . fl.	255.780·—	122.950·—	22.700·—	356.030·—	501.070·—	166.230·—	179.780·—	487.520·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	9	7	1	15	39	8	14	33
Versicherungswerth . . fl.	31.200·—	32.700·—	700·—	63.200·—	227.060·—	60.000·—	118.080·—	168.980·—
Lombardbetrag . . . . fl.	15.900·—	19.600·—	350·—	35.150·—	140.152·23	35.339·33	65.199·33	110.292·23

*) richtig bis einschliesslich 25. August 1893.
**) richtig bis einschliesslich 26. August 1892.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

IV. Nachtrag zu den Tarifen und Tarifbestimmungen vom 1. December 1891 für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Wels—Unter-Rohr gelangt zu den oben genannten Tarifen ein IV. Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält Bestimmungen über den Personen- und Gepäckstransport, sowie den Kilometerzeiger der Localbahn Wels—Unter-Rohr, ferner Ergänzungen des Haupttarifes und des III. Nachtrages.

Der Preis dieses Nachtrages ist 5 Kreuzer.

Wien, am 22. August 1893. [715]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung von Ausnahmetarifen für die Beförderung von Eiern, Eiweiss, Eigelb und todtem Wild.

Am 1. October 1853 treten in Kraft:

1. Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern, Eiweiss (Albumin) und Eigelb (Eidotter) in gewöhnlicher Fracht zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) einerseits und Paris (Douane und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn, andererseits.

2. Ausnahmetarife für die Beförderung von
I. Eiern, Eiweiss (Albumin) und Eigelb (Eidotter),
II. todtem Wild
zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, bezw. auch der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) einerseits und Paris (Douane und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn, andererseits.

Hiedurch werden aufgehoben:

a) Der Ausnahmetarif Nr. 10, Serie 1 und 2 (Eier etc.), Seite 213—221 des Tariftheiles IIa, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1890, welcher
   α) bezüglich des Verkehres Wien (Westbahnhof) und den Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Paris andererseits mit 1. October 1893,
   β) im Uebrigen mit 1. December 1893
   ausser Kraft tritt.

b) Der Ausnahmetarif Nr. 10, Serie 1 und 2 (Eier etc.), Seite 257—317, des Tariftheiles IIa, Heft 2, für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband, vom 15. November 1890, welcher
   α) bezüglich des Verkehres zwischen den in den neuen Ausnahmetarif einbezogenen ungarischen Stationen einerseits und Paris andererseits mit 1. October 1893 und
   β) im Uebrigen mit 1. Jänner 1894
   ausser Kraft tritt.

c) Ausnahmetarif Nr. 35 (Wildpret und todtes Geflügel), Seite 501—511, des Tariftheiles IIa, Heft 2, vom 15. November 1890, welcher
   α) bezüglich Wildpretsendungen im Verkehre zwischen den in den neuen Ausnahmetarif einbezogenen ungarischen Stationen einerseits und Paris andererseits mit 1. October 1893,
   β) bezüglich Wildpretsendungen in den übrigen Relationen mit 1. Jänner 1894
   ausser Kraft tritt.

Dagegen bleibt der Ausnahmetarif Nr. 35 des Tariftheiles IIa, Heft 2, für den Artikel „todtes Geflügel" bis auf Weiteres in Wirksamkeit.

Die Aufhebung der oberwähnten Frachtsätze wird mittelst Nachtrag III zu Tariftheil IIa, Heft 1, und mittelst Nachtrag II zu Tariftheil IIa, Heft 2, für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband durchgeführt.

Die neuen Ausnahmetarife sind bei den betheiligten österr.-ungarischen Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen erhältlich, und zwar der unter 1) angeführte Ausnahmetarif zum Preise von 10 Hellern = 10 Ctms., der unter 2) bezeichnete Ausnahmetarif zum Preise von 20 Hellern = 20 Ctms. für das Stück.

Wien, am 24. August 1893. [716]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Cursänderung und Einführung des Nachtrages III.

Mit Giltigkeit vom 15. September 1893 bis auf Weiteres gelangen die in dem Ausnahmetarife für obgenannten Kohlenverkehr, giltig vom 1. Jänner 1892, zum Curse von 160/165 Mark = 100 fl. ö. W. enthaltenen directen Frachtsätze zur Anwendung.

Gleichzeitig tritt mit 15. September 1893 der Nachtrag III zu diesem Ausnahmetarife in Kraft, welcher für einzelne Relationen die bezüglichen Frachtsätze zum Curse von 160/165, sowie Tarifberichtigungen enthält.

Wien, am 27. August 1893. [717]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Südrussischer Güterverkehr via Wołoczysk und Radziwiłow.

Aufhebung von Specialtarifen.

Mit sofortiger Giltigkeit treten nachstehende Specialtarife im Oesterreichisch-Südrussischen Güterverkehre via Wołoczysk und Radziwiłow ausser Kraft:

1. Specialtarif Nr. 2 für den Transport von Bau- und Nutzholz von Podwołoczyska nach Odessa Port vom 23. September a. St./5. October n. St. 1885.

2. Specialtarif Nr. 3 für den Transport von Knochen, rohen, von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Brody und Podwołoczyska vom 1./13. November a./n. St. 1884.

3. Specialtarif Nr. 16 für den Transport von Schafen von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Brody und Podwołoczyska vom 1./13. November a./n. St. 1884.

4. Specialtarif Nr. 17 für den Transport von Schafen von Stationen der Ekaterinen-Bahn nach Podwołczyska vom 1./13. August a./n. St. 1885, und

5. Specialtarif Nr. 18 für den Transport von Borstenvieh von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Brody und Podwołoczyska vom 1./13. November a./n. St. 1884.

Wien, am 26. August 1893. [718]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenverband.

Druckfehler-Berichtigung.

Anf Seite 5 des am 1. September 1893 in Wirksamkeit tretenden Nachtrages IV zu dem vom 1. October 1891 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker aller Art des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes sind die hinter den Stationsnamen „Ungar.-Hradisch Zucker“ bis „Wlkosch-Keltschan“ stehenden Ziffern um je eine Zeile heruntersetzen.

Wien, am 28. August 1893. [719]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Schweizerischer Rundreiseverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juli 1893 gelangte ein neuer Tarif sammt hiezu gehöriger Antheilstabelle für den Deutsch-Schweizerischen Rundreiseverkehr zur Einführung.

Wien, am 26. August 1893. [720]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Vordernberg-Rathhaus.

Die bisherige Bezeichnung der auf der Linie Eisenerz—Vordernberg gelegenen Station „Vordernberg-Rathhaus“ wird vom 1. October 1893 an in „Vordernberg-Markt“ abgeändert.

Wien, am 18. August 1893. [721]

Berlin-Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer, Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer und Sächsisch-Thüringischer Verbandstarif.

Einführung des Ausnahmetarifes mit Nachtrag I und II für Torfstreu und Torfmull, sowie für Futtermittel.

Der in den vorbezeichneten Verbandsverkehren bereits eingeführte und nur für den Verkehr zwischen den Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und den Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits giltige Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie für Futtermittel, findet von jetzt ab bis auf Widerruf auch Anwendung im Verkehre mit der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Wien, am 23. August 1893. [722]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft I, II und III.

Cursstand der Frachtsätze.

Vom 15. September 1893 ab kommen in den obigen Tarifheften nebst zugehörigen Nachträgen die für den Cursstand der österreichischen Währung von 160/165 Mark = 100 Gulden angesetzten Frachtsätze bis auf Weiteres zur Anwendung.

Zum Tarife, Heft I und III, tritt ausserdem am 15. September 1893 je ein Nachtrag III in Kraft, welche für einzelne Stationsverbindungen die bezüglichen Frachtsätze zum Curse von 160/165, sowie Tarifberichtigungen enthalten.

Budapest, am 26. August 1893. [723]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr mit Oberschlesien.

Cursänderungen in den directen Kohlentarifen.

Mit Giltigkeit vom 15. September 1893 bis auf Weiteres gelangen die in den nachstehend verzeichneten Ausnahmetarifen für Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks ab Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau, bezw. die in den hiezu gehörigen Nachträgen zum Curse von 160/165 Mark = ö. W. fl. 100 enthaltenen directen Frachtsätze zur Anwendung.

Es betrifft dies folgende Ausnahmetarife von Oberschlesien:

1. Nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. vom 1. October 1886;
2. nach Stationen der Strecken Wien—Startsch-Trebitsch, resp. Zellerndorf—Sigmundsherberg-Horn der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn vom 1. April 1890 und
3. nach Galizien und der Bukowina vom 1. August 1892.

Wien, am 26. August 1893. [724]

K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Nachtrag I zum Localtarife.

Mit 1. September 1893 tritt zu den ab 1. Jänner 1893 giltigen Besonderen Bestimmungen und Gebührentarifen (Theil II) für den Eil- und Frachtgütertransport im Localverkehre der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn ein Nachtrag I in Kraft, welcher

1. Berichtigungen und Ergänzungen,
2. Geänderte Bestimmungen über die Auf- und Ablegegebühr und
3. einen neuen Ausnahmetarif VIII für den Transport von Hornvieh in Wagenladungen enthält.

Dieser Nachtrag ist bei der Direction in Wien und bei der Betriebsleitung in Meran zum Preise von 5 kr. erhältlich.

Wien, am 28. August 1893. [725]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Ausserkraftsetzung eines Frachtsatzes.

Die im „Anhang vom 1. Jänner 1892“ zum Localgütertarif vom 1. Jänner 1891 eingeführte Frachtermässigung für Pferde von Aspang und Edlitz nach Wien E.W.A. tritt mit 15. October 1893 ausser Kraft.

Wien, am 28. August 1893. [726]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1660	**Südbahn-Gesellschaft**		Brücken-Eisenconstructionen	Wien (Matzleinsdorf)	Laibach S.B.	Sendungen müssen für die Ust.-Krainer Bahn bestimmt und an die Bauunternehmung oder Bauleitung dieser Bahn adressirt sein. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	185 Heller	152 Heller	33 Heller	Im Kurtirungswege		
1661	**Südbahn-Gesellschaft**	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Güter aller Art (Sammelgut), exclusive feuergefährlicher und explodirbarer Gegenstände, sowie lebender Thiere, ferner beladener und leerer Möbelwagen	Triest S.B.	Bares	Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen, resp. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes IV für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahn-Verband. Die Anwendung dieses Frachtsatzes ist von den Parteien im Frachtbriefe vorzuschreiben	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif, resp. Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1, giltig vom 25. Mai 1894	Variabel	121 kr. incl. Mgb. und Steuer	Variabel	Im Kurtirungswege		
				und vice versa										
1662	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Classe 11	Dobrowitz	Furth i/W. Pilsen B.W.B. Taus B.W.B.	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Anfrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe 11 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893		Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 100 81 84		Im Kurtirungswege		
				Wikawa	Furth i/W. Pilsen B.W.B. Taus B.W.B.					98 79 82				
1663	**K.O.E.**	Die Giltigkeit der im Verordnungs-Blatte Nr. 80 l. J., sub Pos. 1427, für Futter- und Streumittel publicirten Begünstigung wird bei Einhaltung der gleichen Bedingungen bis zum 30. September l. J. verlängert.												
1664	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zuckerrübe und Rübenschnitte	Phor Sak (Rübenverladegeleise)	Svelenoves	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom Tage der Eröffnung des Verladegeleises in der Haltestelle Phor Sak für den Rübenverkehr bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht keiner	5·1 Kreuzer		Im Kurtirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen
				und vice versa										

1665

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt	Betheiligten Verwaltungen: Namen der und in der	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
			a) Budapest, Vácz und Esztergom-Nana, ferner von den Stationen der Linien Budapest—Hatvan, Miskolcz—Szerencs, Miskolcz—Forro-Encs, Hatvan—Szolnok, Rakos—Ujszasz—Szajol—Püspök-Ladany—Debreczen—Szatmár, Debreczen—Nyiregyhaza—Tokaj, Püspök-Ladany—Nagyvárad—Kolozvar—Tövis—Predeal, Abony—Arad—Gyulafehérvar—Tövis, Arad—Temesvár—Budapest—Czegled—Szeged—Temesvár—Orsova, Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek, Temesvár—Bazias, Budapest—Szabadka—Zimony, Szabadka—Baja, Nagyvárad—Csaba—Szeged—Szabadka—Zombor, sowie den in alle diese Linien einmündenden Flügelbahnen und Stationen der Local-Eisenbahnen										
			b) den unter a) angeführten Stationen und ausserdem von den Stationen der Linien: Hatvan—Ruttka, Fülek—Miskolcz, Kassa—Satoralja—Ujbély—Nagy-Szöllös, Csap—Ungvár, Batyu—Beszkied, Legenye-Mibály—Vidrány, Kassa—Hidas—Németi, Szerencs—Satoralja—Ujbely—Nyiregyház—Csap und Mikola—Kiralybaza—Marmaros—Sziget										
			a) den ausländischen Stationen des Ostdeutsch-Ungarischen, Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandes (Verkehr mit Ungarn), Sächsisch-Ungar. Verbandes, Elbe-Umschlag-Verkehres, Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen, Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen, Niederländisch-Oesterr.-Ungar., Belgisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes										
			b) den ausländischen Stationen des Oesterr.-Ungar.-Bayer. und Süddeutschen Eisenbahn-Verbandes des Rhein- und Main-Umschlags, des Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger, bezw. Lindauer Verkehres, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen und des Oesterr.-Ungarisch-Französischen Eisenbahn-Verbandes										
			a) **3000 Tonnen** und insoferne eine andere Refactie nicht in Anspruch genommen wird										
			b) **3000 Tonnen** und insoferne eine andere Refactie nicht in Anspruch genommen wird										
			Bis Ende December 1893										
			Diverse directe Ausnahmetarife										
			Verschieden										
			Verschieden										
			2 Kreuzer										
			2 Kreuzer										
			Im Rückvergütungswege										
			Auf Grund der auf den Namen der Partei als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, und welche bis spätestens Ende März 1894 einzureichen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Begünstigung erlischt										
			Bei Anlieferung eines Gesammt-Minimal-Quantums von 6000 Tonnen bis Ende December 1893 können die sub a) und b) bezeichneten nach ausländischen Stationen expedirten Sendungen behufs Erreichung der unter a) und b) bedungenen Minimal-Quantitäten zur gegenseitigen Ergänzung verwendet werden										

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 102. Wien, 2. September 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Geplante Massnahmen zur Verhütung von Folgen der Farbenblindheit im englischen Verkehrsleben. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 29. August 1893, Z. 45.522, enthaltend die vom Centralamte in Bern an die Vertragsstaaten versendete Mittheilung des kgl. ungar. Handelsministeriums vom 18. August 1893, betreffend die Vervollständigung des Verzeichnisses der Gegenstände, auf deren Beförderung gemäss Art. 2 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden.

2. Gegenstände, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen.

Für die Eisenbahnen Ungarns

können im Allgemeinen diejenigen Gegenstände, welche sich wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit zur Beförderung nicht eignen, nicht nominell angeführt werden. Es kann daher nur auf die hinsichtlich der Dimensionen, des Gewichtes und der sonstigen Beschaffenheit der zu versendenden Güter bestehenden allgemeinen Vorschriften hingewiesen werden.

Vom Transporte ausgeschlossen sind demnach alle diejenigen Gegenstände,

a) durch deren Verladung die Belastung einer Achse so sehr erhöht wird, dass der Achsendruck auf einer der bei dem Transporte betheiligten Bahnlinien die für dieselbe erlaubte Grenze übersteigt;
b) nach deren Verladung das Gewicht der Güterwagen inclusive der Belastung mehr als 2·8 t pro Meter der Gesammtlänge des Wagens (einschliesslich der Pufferlängen) beträgt;
c) bei deren Verladung das Lademass einer der am Transporte betheiligten Bahnlinien überschritten wird;
d) deren Verladung einen grösseren Radstand der Wagen erfordert als jenen, welcher auf einer der am Transporte betheiligten Bahnlinien zulässig ist.

Zur weiteren Erläuterung wird beigefügt:

ad a) Der Achsendruck darf überhaupt nie 14 Tonnen übersteigen; auf allen normalspurigen Eisenbahnen ist ein Achsendruck von mindestens 9 Tonnen zulässig.

Bezüglich der Grenze des Achsendruckes auf jeder einzelnen Linie wurde von Seiten der österreichisch-ungarischen Bahnverwaltungen ein „Verzeichniss der auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen zulässigen grössten Achsdrucke“ im Jahre 1892 herausgegeben, welches jedoch bisher weder behördlich geprüft, noch genehmigt wurde.

ad b) Die Grenze von 2·8 t ist insofern keine absolute, als für Specialtransporte grössere Gewichte bedingungsweise gestattet werden können.

ad c) Auf den ungarischen Eisenbahnen sind dermalen noch vier Lademasse in Anwendung, welche vom Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen in dem unter dem Titel „Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuordnenden Lademasse, Berlin 1889“ veröffentlichten Verzeichnisse enthalten sind.

Die Lademasse unterliegen übrigens bei Ladungen grösserer Länge mit Rücksicht auf die Befahrung scharfer Bogen und doppelgeleisiger Bahnen mit geringer Geleiseentfernung noch mehrfachen Einschränkungen.

Auf den ungarischen Eisenbahnen darf im Allgemeinen die Länge einer Ladung 19 Meter nicht überschreiten.

ad d) Bezüglich der auf den einzelnen Bahnlinien zugelassenen grössten Radstände ist das unter dem Titel „Maximalradstand der im internationalen Eisenbahnverkehre zugelassenen Personen- und Güterwagen" zu § 1 des Protokolles vom 15. Mai 1886, Art. 2, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, herausgegebene Verzeichniss massgebend.

In der Kundmachung des Handelsministeriums vom 19. April 1893, Z. 20.200 (Vrdgs.-Bl. Nr. 48), betreffend die vom Centralamte in Bern an die Vertragsstaaten versendete Zusammenstellung der bis zum 12. April 1893 eingegangenen Mittheilungen über die im Art. 2 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 erwähnten Gegenstände, auf welche dieses Uebereinkommen keine Anwendung findet, sind die in der Rubrik „Ungarn" unter Ziffer 1 enthaltenen Worte „offenen oder geschlossenen" in eine Klammer zu setzen.

Wien, am 29. August 1893.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen die Donau mit der Oder verbindenden Schiffahrtscanal nebst Abzweigungen nach Lundenburg und nach Mähr.-Ostrau.

Das Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und des Ackerbaues dem Bauunternehmer, kgl. bayerischen Baurath Michael Sager in München, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen die Donau mit der Oder verbindenden Schiffahrtscanal nebst Abzweigungen nach Lundenburg und nach Mährisch-Ostrau (Witkowitz) auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 20. August 1893. Z. 41.564.

Geplante Massnahmen zur Verhütung von Folgen der Farbenblindheit im englischen Verkehrsleben.

Die Frage der Verhütung von oft verhängnissvollen Folgen, die unter Umständen durch Farbenblindheit im Verkehre zu Wasser und zu Lande entstehen, beschäftigt seit einigen Jahren die interessirten Kreise Englands in hohem Masse. Seitdem das Council of the Royal Society in London die Angelegenheit in seine Wirkungssphäre gezogen hat, ist eine günstige Erledigung der Frage nahegerückt. Diese Gesellschaft hat nämlich vor einiger Zeit ein Comité eingesetzt, das unter dem Vorsitze des Lord Rayleigh die Häufigkeit des Vorkommens der Farbenblindheit in England, die verschiedenen Arten dieses Gebrechens u. s. f. festzustellen und über die zweckmässigsten Vorkehrungen zu dessen Abwehr zu berathen hatte.

Das Ergebniss dieser mit ebensoviel Fleiss als Sachkenntniss durchgeführten Untersuchungen bilden die im Nachstehenden gebrachten und von dem obgenannten Comité den beiden Häusern des englischen Parlaments zur Berücksichtigung empfohlenen Massnahmen:

1. Das Handelsamt (Board of trade) oder eine andere Centralbehörde hat diejenigen Dienstesverrichtungen in der Handelsmarine und beim Eisenbahnwesen festzustellen, deren Vornahme durch Personen mit mangelhaftem Sehvermögen (sei es in Bezug auf Unterscheidung von Farben oder in Bezug auf Sehweite), oder durch solche, die Farben aus Unwissenheit unrichtig benennen, Gefahr für Leben und Gut mit sich bringt.

2. Für Alle, die solche Dienstesposten (Lootsen, Ausluger, Schiffsofficiere, Locomotivführer, Heizer und Bahnwächter) anstreben, ist eine Prüfung auf Farbenblindheit und Sehweite obligatorisch.

3. Mit der Vornahme dieser Prüfungen sollen nur von der Centralbehörde autorisirte Examinatoren betraut werden.

4. Die Prüfung auf Farbenblindheit ist nach dem von Holmgreen angegebenen Verfahren vorzunehmen; die zu verwendenden Sätze verschiedenfarbiger Wolle sind vor dem Gebrauche behördlich zu untersuchen, und zwar besonders bezüglich der richtigen Wahl der drei Hauptfarben (grün, roth, weiss) und der dazu gehörigen Verwechslungs-Nuancen. Hat der Candidat dieser Prüfung vollkommen entsprochen, so sind ihm Signale und Lichter (auch weisses Licht) vorzuweisen, deren Farben er ohne Zögern anzugeben haben wird.

5. Die Prüfung auf Sehweite hat nach Snellens Methode zu geschehen. Es dürfte wahrscheinlich in den meisten Fällen genügen, wenn man für jedes Auge die halbe Normal-Sehweite verlangt.

6. Ein Candidat, welcher bei der Prüfung nicht entsprochen hat, kann an einen von der Centralbehörde anerkannten Sachverständigen appelliren, dessen Entscheidung dann als endgiltig betrachtet wird.

7. Einem Candidaten, der zwar ein correctes Unterscheidungsvermögen dargethan hat, aber wegen unrichtiger Farbenbenennung zurückgewiesen wurde, ist es gestattet, sich nach einer entsprechenden Zeit neuerdings der Prüfung zu unterziehen.

8. Jedem Geprüften wird vom Examinator ein Zeugniss über sein Farbenunterscheidungs- und Benennungsvermögen, sowie auch über seine Sehweite ausgestellt.

9. Nach je drei Jahren längstens sind die auf den festzustellenden Dienstesposten in Verwendung stehenden Personen auf Sehweite neuerdings zu untersuchen.

10. Alle Untersuchungsresultate müssen ebenso wie die Vornahme der Untersuchungen bei den verschiedenen Prüfungsstellen von einem dazu behördlich bestimmten wissenschaftlichen Experten periodisch inspicirt werden.

11. Die Farben, die an Bord der Schiffe für Positionslichter oder beim Bahnbetriebe für Signallampen verwendet werden, sollen thunlichst einheitlich sein. Allgemein anzuwenden sind Gläser von der Farbe (roth und grün) der in der königlichen Kriegsmarine eingeführten Normalgläser.

12. Bei gerichtlichen Erhebungen über Collisionen oder Unfälle, wobei Zeugen über die Art oder die Position von farbigen Lichtern oder Signalen Aufschluss zu geben haben, sollen diese Zeugen vorher der Prüfung auf Farbenunterscheidungsvermögen und auf Sehweite unterworfen werden. [„Mittheilungen a. d. Gebiete des Seewesens."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Erweiterung der Station Mics-Kladrau; politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Station Mies-Kladrau der Linie Wien—Eger für den 14. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Carl Svatek betraut. [G.-I.-Z. 16.106.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Umgestaltungen im alten Aufnahmsgebäude am Bahnhofe M.-Ostrau.) Die Pläne für die Umgestaltungsarbeiten im alten Aufnahmsgebäude am Bahnhofe in M.-Ostrau wurden zur Ausführung genehmigt. [11. August, Z. 38.560.]

— (Linie Bielitz—Kalwarya: Personen-Haltestelle in der Gemeinde Chocznia.) Für die Errichtung einer Personen-Haltestelle in der Gemeinde Chocznia nächst dem Wächterhause Nr. 11 in km 36·6885 der Localbahn Bielitz-Kalwarya mit der Bezeichnung „Chocznia" wurde der Bauconsens ertheilt. [12. August, Z. 41.828.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Durchlass in der Zufahrtsstrasse zur Station Liboch.) Die Herstellung eines 0·6 m weiten, gedeckten Durchlasses in der Zufahrtsstrasse zur Station Liboch, sowie die Regulirung der Strassengrabensohle wurden genehmigt. [15. August, Z. 38.816.]

— (Nebengehäude in der Station Jedlesee.) Für die Herstellung eines Nebengehäudes in der Station Jedlesee wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt. [16. August, Z. 42.437.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Bauliche Herstellungen in mehreren Stationen.) Znm Schutze gegen Witterungsunbilden gelangen folgende Herstellungen zur Ausführung:

1. Verschluss der offenen Veranden mit Glaswänden bei den Aufnahmsgehäuden in den Stationen Pachfurth, Rohrau, Petronell und Deutsch-Altenburg der Localhahn Bruck a./L.-Hainburg und Thürvorbauten zu demselben Zwecke in den Stationen Pachfurth, Rohrau und Hainburg der genannten Localbahn;
2. ein Thürvorbau bei dem Bureau der Station Schwadorf der Localbahn Schwechat-Mannersdorf, und
3. Herstellung einer Glaswand hei dem Aufnahmsgebäude der Haltestelle Hadersdorf der Localbahn Enzersdorf-Poisdorf. [17. August, Z. 40.565.]

— (Linie Wien—Bruck a. d. Leitha: Bauliche Herstellungen in mehreren Stationen.) In den Stationen Grammat-Neusiedl, Lanzendorf und Bruck a. d. Leitha-Abzweigung werden Wirthschaftshöfe für Wohnparteien errichtet und bei der Wohnung des Pumpenwärters in der Station Grammat-Neusiedl wird ein Thürvorbau hergestellt. [16. August, Z. 40.517.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Steinbrück—ungar. Grenze: Blechbrücken-Reconstructionen.) Die Projecte für die restlichen auf der Linie Steinbrück—ungar. Grenze zur Verstärkung gelangenden Blechbrücken, und zwar in km 30·145, 39·956 mit je einer Oeffnung von 10·65 m Lichtweite, ferner in km 49·940 mit einer Oeffnung von 10·520 m Lichtweite und in km 50·259 mit drei Oeffnungen von je 10·6 m Lichtweite wurden genehmigt. [18. August, Z. 43.206.]

Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya. (Staatliche Collaudirung.) Die staatliche Collaudirung der haulichen Anlagen, dann der Fahrbetriebsmittel und Wasserstationseinrichtungen der ohgenannten Localbahn hat stattgefunden und im Allgemeinen ein günstiges Resultat ergeben; die hiehei constatirten Abweichungen und Abänderungen von dem genehmigten Projecte erhielten die nachträgliche Genehmigung. [14. Juni, Z. 30.970.]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Linie Wien—Wr.-Neudorf: Benennung der Haltestelle in km 1·25.) Die in km 1·25 der Localbahn Wien—Wr.-Neudorf errichtete Haltestelle erhält die Bezeichnung „Johannagasse". [31. Juli, Z. 40.172.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verordnung, betreffend den Transport explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen. (I. Nachtrag zum Betriebsreglement und II. Nachtrag zur Vereinharung erleichternder Vorschriften für den Eisenbahnverkehr mit Deutschland.) Am 1. August ist die Verordnung, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenhahnen, und am 1. September der I. Nachtrag zum Eisenhahn-Betriehsreglement, sowie der II. Nachtrag zur Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns einerseits und Deutschlands andererseits rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände im Reichsgesetzblatte kundgemacht worden. Die durch die Einführung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, sowie des neuen Eisenbahn-Betriebsreglements und endlich der mit Deutschland abgeschlossenen Vereinbarung erleichternder Vorschriften im Verkehre mit hedingungsweise zum Transporte zugelassenen Gegenständen geänderte Sachlage einerseits und das mit der fortschreitenden Entwicklung der Industrie gleichfalls modificirte Verkehrsbedürfniss andererseits haben die Nothwendigkeit einer zeitgemässen Abänderung und Ergänzung der diesfälligen Vorschriften erkennen lassen, welche in der hezogenen Verordnung und den beiden erwähnten Nachträgen ihren Ausdruck gefunden haben.

1. Für die Umarheitung der Verordnung vom 1. Juli 1880, R.-G.-Bl. Nr. 79, bezw. die Hinausgahe der Verordnung vom 1. August d. J., R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen war vorzugsweise die Herheiführung der wünschenswerthen Uebereinstimmung mit den Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens und der bezogenen Vereinharung mit Deutschland massgebend, welche unter Anderem auch den internationalen Verkehr mit explosiven Gegenständen regeln. Von der früheren Verordnung vom 1. Juli 1880 weicht die neue Verordnung vom 1. August d. J. vorzugsweise in einem Punkte ah, indem darin Transportvorschriften über Petarden für Knallhaltesignale, Zündhütchen für Geschosse, Zündspiegel und nicht sprengkräftige Zündungen, chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze, Pikrinsäure, Zündhänder und Zündblättchen (amorces) und endlich Knallerhsen nicht mehr aufgenommen worden sind. Dies hat darin seinen Grund, dass es nicht für angängig erachtet wurde, für den internen Verkehr weitergehende Vorsichtsmassregeln zu normiren, als in den Nummern I, II, XIII und XIV der Anlage 1 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr für den internationalen Verkehr der Artikel Knallhaltesignale, Zündhütchen für Geschosse, Zündspiegel und nicht sprengkräftige Zündungen, ferner für chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze, sowie für Pikrinsäure festgesetzt und in die correspondirenden Nummern der Anlage B zum Betriebsreglement ohnehin hereits aufgenommen worden sind, endlich die in den Nummern XLIII und XLIV der Anlage B zum Eisenhahn-Betriebsreglement für die Artikel Zündbänder und Zündblättchen, sowie Knallerhsen rücksichtlich des Eisenbahntransportes normirten Vorschriften als für denselben ausreichend betrachtet werden mussten. Im Uehrigen schliesst sich die neue Verordnung dem Vorbilde jener vom 1. Juli 1880 thunlichst an. Hervorzuheben wäre nur noch, dass in § 1, Z. 1 und 3, auf die Möglichkeit der Zulassung von noch besonders zu hezeichnenden Sorten rauchschwachen Pulvers und der daraus angefertigten Munition entsprechend Rücksicht genommen und im § 15 ermöglicht wurde, zu Untersuchungszwecken hestimmte, zum Eisenbahntransporte jedoch noch nicht zugelassene explosive Gegenstände in Mengen unter 0·5 kg zum Transporte zu übernehmen, sofern die Absendung von oder im Auftrage einer Behörde erfolgt.

Auch ist in § 14 eine eigentlich selbstverständliche, vielfach jedoch nicht heachtete Vorschrift ausdrücklich aufgenommen worden, dass nämlich Sendungen von Präparaten, die dem Staatsmonopole unterliegen, sowie von Gegenständen, welche solche Präparate enthalten, hei der Ein- und Durchfuhr von der durch den § 19 der Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung vorgeschriebenen monopolhehördlichen Bewilligung gedeckt sein müssen.

2. Für die Hinausgabe des I. Nachtrages zum Eisenbahn-Betriebsreglement war vor Allem die Herbeiführung der hisher aufrechterhaltenen thunlichsten Uebereinstimmung der diesfälligen internen Vorschriften mit jenen der Deutschen Verkehrsordnung, sowie die Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse der fortschreitenden Industrie von Belang. Von diesem Bestreben geleitet, wurden die Ahänderungen und

Ergänzungen eingeführt, welche sich auf die Beförderungsbedingungen von Schwefeläther (Nr. VIII a), von thierischen Abfällen (Nr. XXXII), von fertigen Patronen für Handfeuerwaffen (Nr. XXXVII), von Flobert-Munition (Nr. XXXVII a) und von verdichteten Gasen (Nr. XLVI a) beziehen.

Die Vorschriften in Nr. XXXVI über explosive Gegenstände wurden abgeändert, um eine materielle und auch wörtliche Uebereinstimmung mit den correspondirenden Vorschriften der Verordnung vom 1. August d. J., R.-G.-Bl. Nr. 126, herbeizuführen. Die weiteren Abänderungen sind zumeist nur unwesentliche Verbesserungen, zum Theile auch Ergänzungen der Verpackungsvorschriften (z. B. Nr. X, XIV und XLVII), welche ohnehin bisher schon praktisch geübt worden sind.

3. Für die Hinausgabe eines II. Nachtrages zur Vereinbarung mit Dentschland war das Motiv ausschlaggebend, zu ermöglichen, dass soweit thunlich auch jene Gegenstände, welche im internen Verkehre befördert werden können, vom gegenseitigen internationalen Transporte nicht ausgeschlossen bleiben.

Rücksichtlich der zumeist wörtlich übereinstimmenden Abänderungen und Ergänzungen mit jenen des Nachtrages I zum Betriebsreglement und mit den einschlägigen Vorschriften der Verordnung vom 1. August d. J., R.-G.-Bl. Nr. 126, soll daher hier nur auf die diesfalls unter 1 und 2 gemachten Bemerkungen verwiesen werden.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfung.) Im Sinne des General-Inspections-Erlasses vom 24. November 1892, Z. 20.212, wurde am 17. Juli behufs Wiedererprobung die auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen verwendete Schnellzugs-Locomotive mit Schlepptender, welche mit der Inventarsnummer 1121, Serie II/b, und der Fabriksnummer 1251 versehen ist und im Jahre 1873 in der Locomotivfabrik Esslingen gebaut wurde, einer neuerlichen technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. — Der Kessel dieser Maschine wurde am 13. März 1891 der Druckprobe unterzogen und hat dieselbe anstandslos bestanden. Die Locomotive hat im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse und die dritte die Laufachse ist. Die erste und zweite Achse sind miteinander geknppelt. Die Maschine hat ferner aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames. Die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist innenliegend und geschieht die Umsteuerung mit Reversirhebel. Das Kesselgewicbt wird durcb sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der ersten und zweiten Achse Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Schau, Sandstreuapparat, einem Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse und Tenderspindelbremse, Feuerspritzwechsel, Dampfheizungs-Einrichtung und einem cylindrischen Rauchfang. Die Hauptabmessungen ergaben wie folgt: die Gesammtlänge der Locomotive 8·150, die Entfernung der Puffermitte 1·760, Tiefgang der Maschine 50 mm, Tyresstärke 420 mm, die Spurweite normal, das Totalgewicht der Locomotive im ausgerüsteten Zustande 33·7 t und die concessionirte Dampfheizung acht Atmospbären. Die mit dieser Maschine auf der 13·1 km langen Theilstrecke Dembica—Ropczyce der k. k. Staatsbahnen unternommene Probefahrt ging glatt von statten und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 73 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 60 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf dieses nach jeder Hinsicht günstige Ergebniss wurde die vorbeschriebene Locomotive dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben.

[Z. 43.204.]

Ausland.

Sachsen. (Betriebsergebnisse der unter der Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen im Jahre 1892.) Aus dem statistischen Berichte über den Betrieb der unter kgl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen mit Nachrichten über Eisenbahnneubau im Jahre 1892 ist zu entnehmen, dass die Betriebslänge der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen mit Jahresschluss 2677·63 km betrug, von welchen 29·77 pCt. zweigeleisige Strecken, 35·55 pCt. eingeleisige Normalspurbahnen mit Vollbetrieb, 24·14 pCt. eingeleisige Normalspurbahnen mit Secundärbetrieb und 10·54 pCt. Schmalspurbabnen waren. Die Länge der unter kgl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen umfasste zusammen 2798·35 km in 9 einzelnen Staatsgebieten, hierunter 2432·85 km im Königreiche Sacbsen. Das Bahnnetz zählte 38 Anschlusspunkte an fremde Bahnen, 127 Anschlusspunkte im eigenen Bahnbereiche (exclusive der Anschlüsse der Zechenbahnen), 30 Endpunkte ohne Fortsetzung und 5 Kreuzungen. Für den Bahnbau waren bis zum Scblnsse des Jahres 1892 im Ganzen 756,563.564·15 Mark Baucapital (einschliesslich 115,278.196·69 Mk. für Transportmittel) verwendet worden und beträgt der Bauaufwand bei 2621·21 km Eigenthumslänge durchschnittlich 288.631·42 Mk. auf einen Kilometer Bahn gegen 289.699·02 Mk. im Vorjahre. Durch Erwerbung einer Anzahl Privatbahnen Seitens der Staatsregierung theils über, theils unter ihrem Herstellungsaufwande, ändert sich die für den Bahnbau verwendete Summe in das von der Staatsregierung aufgewendete Anlagecapital von 697,785.725·40 Mk., d. i. durchschnittlich auf einen Kilometer Bahn 266.207·49 Mk. gegen 266.793·30 Mk. im Vorjahre. Das mittlere Anlagecapital, welches durch den Betriebsüberschuss des Jahres 1892 zu verzinsen ist, beträgt nach Berechnung des Aufwandes für die im Laufe des Berichtsjahres neu eröffneten Linien auf die Betriebszeit derselben 692,536.466·87 Mk., d. i. auf einen Kilometer eigenthümliche mittlere Bahnlänge von 2568·03 km durchschnittlich 269.676·16 Mk. gegen 267.822·91 Mk. im Vorjahre. An Fahrbetriebsmitteln waren mit Jahresschluss vorhanden: 1003 Locomotive mit 679 Tender, 2616 Personenwagen, 448 Zugführer- und Gepäckswagen, ferner 8524 gedeckte und 15.299 offene Güterwagen. Die Personenwagen hatten 101.030 Plätze; ausserdem waren 100 Güterwagen mit 4000 Plätzen als Personenwagen III. Classe eingerichtet; die gesammten Güterwagen fassten 230.640 t. Die Anschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel betrugen 115,278.196·69 Mk., und entfallen hievon auf die Locomotiven sammt Tender 43,742.795·25 Mk., auf die Personenwagen 16,003.081·09 Mk. und auf die Güterwagen 55,532.320·35 Mark. Auf sämmtlichen von der Staatsverwaltung betriebenen Bahnen wurden — ohne die Bauzüge — im Berichtsjahre zusammen 656.534 Züge gegen 626.284 im Vorjahre, abgelassen, und zwar 13.119 Schnellzüge, 215.021 Personenzüge, 174.374 gemischte Züge, 8021 Güterzüge mit Personenbeförderung und 245.999 reine Güterzüge. Die Anzahl der beförderten Personen betrug 35,811.211 gegen 34,936.592 im Vorjahre, welcbe eine Einnahme von 26.542.735·17 Mk. brachten; Fahrkarten wurden insgesammt 24,335.515 ausgegeben. Von den beförderten Personen benützten 81.019 die I., 3,153.509 die II., 25,887.279 die III. und 6,220.393 die IV. Wagenclasse; 469.011 beförderte Personen wurden mit Militärkarten abgefertigt. Der stärkste Personenverkehr mit 3,883.710 Personen und 3,220.015·94 Mk. fiel auf den Monat Juli, der niedrigste mit 2.256.417 Personen und 1,537.188·48 Mk. Einnahme auf den Monat Februar; nach dem Tagesverkehre war der Jänner der schwächste Monat; die durchschnittliche tägliche Transportleistung war 97.845 Personen bei einer durchschnittlichen täglichen Einnahme von 72.521 Mk. Hunde gelangten 73.649 zur Beförderung. Im Güterverkehre wurden zusammen 17,056.002·4 t gegen 17,062.744·9 t im Jahre 1891 befördert, welche eine Einnahme von 53,783.471·49 Mk. gegen 54,130.518·67 Mk. im Jahre 1891 brachten; für den Güterverkehr waren 574 Verkehrsstellen vorhanden. Die Anzahl der im öffentlichen Verkehre beförderten Telegramme belief sich auf 116.772 Stück und wurden hiefür 43.658·32 Mk. vereinnabmt. Die Gesammteinnahmen betrugen im Jahre 1892 88,898.659·11 Mk. gegen 88,993.357·77 Mk. im Vorjahre, die Gesammtausgaben 59,325.009·01 Mk. gegen 57,043.793·38 Mk. im Vorjahre, so dass sich ein Betriebsüberschuss von 29,573.650·10 Mark gegen 31,949.564·39 im Jabre 1891 ergab; das mittlere Anlagecapital verzinste sich mit 4·270 pCt. gegen 4·716 pCt. im Vorjahre. Der im Jahre 1855 gegründete Erneuerungsfond erreichte mit Scbluss des Jahres 1891 eine Höhe von 11,627.306·67 Mark. Im Jahre 1892 wurden auf den unter kgl. sächsiscber Staatsverwaltung stehenden Bahnen 131 Personen verletzt und 45 getödtet; unter den ersteren befanden sich 114, unter den letzteren 34 Bahnbeamte und Arbeiter; Reisende wurden 2 unverschuldet verletzt. Mit Jabresschluss 1892 waren 11.553 Beamte im Etat angestellt, von welchen 517 der allgemeinen Verwaltung, 2192 der Bahnerhaltung, 8515 der Transportverwaltung, 273 der Werkstättenverwaltung und 56 den unter der General-Direction stehenden Bauten angehörten.

Italien. (Einführung der mitteleuropäischen Zeit bei den Eisenbahnen.) Mit 1. November wird auf Gruud eines kgl. Decretes die mittlere Zeit des Meridians 15° östlich von Greenwich (M.E.Z.) bei den italienischen Eisenbahnen zur Anwendung kommen. Dasselbe Decret bestimmt, dass die Zeit in fortlaufenden Stunden 1—24 von Mitternacht zu Mitternacht zu rechnen sei.

Nach mitteleuropäischer Zeit wird bisher im Eisenbahn-, Post- und Telegraphendienst gerecbnet in Oesterreich-Ungarn,

in Serbien und in der Türkei auf dem Salonicher Netze, in Deutschland und in Schweden-Norwegen. Nach westeuropäischer Zeit (Meridian von Greenwich) in England, Belgien und Holland, nach ostenropäischer Zeit (30° östlich von Greenwich) in Rumänien, Bulgarien und im Constantinopler Netze der Türkei. In Frankreich wird nach Pariser, in der Schweiz nach Berner, in Dänemark nach Kopenhagener, in Russland nach St. Petersburger, in Spanien nach Madrider und in Portugal nach Lissaboner Zeit der Verkehr geregelt.

Schweiz. (Pfandweise Sicherstellung einer Anleihe für die Drahtseilbahn Ragaz-Wartenstein.) Die Drahtseilbahn Ragaz-Wartenstein hat um die Bewilligung zur Bestellung eines Pfandrechtes im I. Rang auf ihre 751 m lange Linie von Ragaz nach Wartenstein mit Zugehören und Betriebsmaterial im Sinne des Verpfändungsgesetzes angesucht. Die Verpfändung geschieht zum Zwecke der Aufnahme eines Anleihens im Betrage von 70.000 Frcs., welches zur Tilgung einer schwebenden Schuld vom gleichen Betrage verwendet werden soll.

Schiffahrt.

Böhmen. (Braunkohlenverkehr am Wasserwege 1892.) Nach der wie alljährlich von der Direction der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft herausgegebenen Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehres sind 1892 am Wasserwege 1,842.397 (— 91.195) t dieser Kohle nach Deutschland versandt und dortselbst ausgeladen worden, und zwar auf der Elbe 1,312.574 (— 109.858) t, auf der Saale 22.114 (— 10.939) t, auf der Havel, Spree und den Canälen 484.518 (+ 32.458) t, auf der Oder 23.191 (— 2856) t. Die bedeutendsten Empfangsorte für diesen Wassertransport waren an der Elbe: Magdeburg mit 384.606 t, Dresden mit 187.389 t, Tangermünde mit 68.573 t, Meissen mit 49.959 t, Hamburg mit 47.430 t, Schönebeck mit 46.829 t, Wittenberge mit 45.539 t, Wittenberg mit 46.106 t. Dessau mit 38.399 t, Dömitz mit 36.372 t, Riesa mit 19.211, Torgau mit 19.050 t, Aken mit 18.966 t, Strehla mit 17.013 t, Westerhusen mit 16.090 t, Rosslau mit 143.012 t, Boitzenburg mit 12.788 t, Tännicht mit 11,460 t, Parey mit 10.882 t, Koswig mit 10.446 t, Barby mit 10.172 t, Altona mit 8625 t, Cölln bei M. mit 7412 t, Münberg mit 6454 t, Heidenau mit 6415 t, Domaritzsch mit 6390 t, Pirna mit 6120 t, Pretzsch mit 5987 t, Wachwitz mit 5830 t, Blasewitz mit 5793 t, Elster mit 5601 t, Loschwitz mit 5407 t, Zehren mit 5061 t; an der Saale: Bernburg mit 6272 t, Nienburg mit 5786 t; an der Havel, Spree und den Canälen: Brandenburg mit 57.917 t, Potsdam mit 47.451 t, Berlin mit 27.636 t, Rathenow mit 20.413 t, Bürg mit 18.769 t, Herzfelde mit 16.572 t, Ketzin mit 14.522 t, Glindow mit 10.422 t, Genthin mit 10.057 t, Werder mit 9736 t, Zehdreick mit 9390 t, Spandau mit 7245 t, Plaue mit 6704 t, Motzen mit 6428 t, Hegermühle mit 5639 t, Lehnin mit 5558 t, Parwesin mit 5553 t; an der Oder: Stettin mit 12.349 t. Umgeschlagen wurden in Deutschland vom Schiff zur Bahn in Magdeburg 118.561 t, in Wittenberge 23.496 t, in Schönebeck 15.210 t, in Boitzenburg 10.564 t, in Wittenberg 8665 t, in Altona 6188 t, in Havelberg 5435 t, in Aken 3688 t.

Nach den Umschlagplätzen Aussig und Schönpriesen wurden per Bahn befördert und dort auf's Schiff umgeschlagen insgesammt 1,656.837 (+ 41.522) t, welche an 261 (— 20) Schiffahrtstagen in 5956 (+ 109) Schiffen verschifft wurden. Speciell die k. k. Staatsbahnen beförderten 205.849 t, die Aussig-Teplitzer Bahn 1,450.988 t Kohle zum Umschlag in diese Stationen. Die stärkste Kohlenzufuhr auf der letztgenannten Bahn zur Elbe fand in den Monaten April mit 215.997 t, Mai mit 203.125 t, März mit 187,128 t und Juni mit 185.978 t statt. Lebhaft war die Zufuhr ausserdem in den Monaten October mit 154.089 t, September mit 143.187 t und Juli mit 120.658 t, schwächer in den Monaten Februar mit 71.657 t, August mit 52.141 t, sehr schwach im December mit 5850 t und Jänner mit 920 t. Verschifft wurden im Februar auf 178 Schiffen 64.198 t, im März auf 570 Schiffen 196.288 t, im April auf 731 253.971 t, im Mai auf 745 Schiffen 247.065 t, im Juni auf 671 Schiffen 212.367 t, im Juli auf 733 Schiffen 140.275 t, im August auf 401 Schiffen 58.829 t, im September auf 586 Schiffen 178.164 t, im October auf 712 Schiffen 177.623 t, im November auf 593 Schiffen 136.266 t, im December auf 31 Schiffen 10.140 t. Im Jänner ruhte die Schiffahrt. Die durchschnittliche Ladung eines Kohlenschiffes betrug 281 t.

Von Rosawitz ab gestaltete sich die Kohlenschiffahrt folgendermassen: Insgesammt wurden der Elbe zugeführt ab Dux-Bodenbach 180.301 (— 28.108) t, ab Osseg-Riesenb. 11.458 (+ 6441) t, verschifft wurden in 818 (— 249) Schiffen 198.627 (— 116.351) t Braunkohle und 590 (— 950) t Steinkohle. In den einzelnen Monaten betrug die Zufuhr, und zwar im Jänner ab Dux-Bodenbach 117 t, im Februar ab Dux-Bodenbach 6992 t, ab Osseg-Riesenberg 11 t, im März ab Dux-Bodenbach 31.695 t, ab Osseg-Riesenberg 496 t, im April ab Dux-Bodenbach 44.823 t, ab Osseg-Riesenberg 1738 t, im Mai ab Dux-Bodenbach 38.150 t, ab Osseg-Riesenberg 2119 t, im Juni ab Dux-Bodenbach 10.292 t, ab Osseg-Riesenberg 1679 t, im Juli ab Dux-Bodenbach 7918 t, ab Osseg-Riesenberg 1124 t, im August ab Dux-Bodenbach 7716 t, ab Osseg-Riesenberg 619 t, im September ab Dux-Bodenbach 12.705 t, ab Osseg-Riesenberg 1331 t, im October ab Dux-Bodenbach 11.972 t, ab Osseg-Riesenberg 859 t, im November ab Dux-Bodenbach 7608 t, ab Osseg-Riesenberg 1192 t, im December ab Dux-Bodenbach 312 t, ab Osseg-Riesenberg 290 t. Verschifft wurden: im Jänner wegen Einstellung der Schiffahrts nichts, im Februar in 43 Schiffen 8625 t Braunkohle, im März in 102 Schiffen 28.468 t Braunkohle und 220 t Steinkohle, im April in 142 Schiffen 45.947 t Braunkohle und 1140 t Steinkohle, im Mai in 142 Schiffen 37.037 t Braunkohle und 1400 t Steinkohle, im Juni in 79 Schiffen 20.075 t Braunkohle und 1380 t Steinkohle, im Juli in 75 Schiffen 14.366 t Braunkohle und 1430 t Steinkohle, im August in 62 Schiffen 8055 t Braunkohle, 330 t Steinkohle, im September in 67 Schiffen 13.574 t Braunkohle, im October in 54 Schiffen 12.672 t Braunkohle, im November in 48 Schiffen 9324 t Braunkohle, im December in 4 Schiffen 484 t Braunkohle. In der ganzen Zeit von 1866—1892 gestaltete sich der Braunkohlenversandt nach Deutschland am Wasserwege folgendermassen: Es wurden verschifft 1866 200.000 t, 1867 290.000 t, 1868 250.000 t, 1869 315.840 t, 1870 310.000 t, 1871 295.000 t, 1872 352.860 t, 1873 260.000 t, 1874 332.651 t, 1875 497.831 t, 1876 481.127 t, 1877 533.776 t, 1878 677.793 t, 1879 802.340 t, 1880 1,029.168 t, 1881 1,037.136 t, 1882 1,112.003 t, 1883 1,207.212 t, 1884 1,234.604 t, 1885 1,179.133 t, 1886 1,383.469 t, 1887 1,353.239 t, 1888 1,760.605 t, 1889 1,533.243 t, 1890 1,966.625 t (die höchste bisher erreichte Zahl), 1891 1,933.592 t, 1892 1,842.397 t.

Die Schiffsfrachtsätze von Aussig nach Magdeburg schwankten für den Doppelhektoliter (= 135 kg)

1866	zwischen	69	und	135	Pf.,	1867	zwischen	69	und	104	Pf.,
1868	„	68	„	104	„	1869	„	68	„	90	„
1870	„	68	„	90	„	1871	„	72	„	126	„
1872	„	68	„	90	„	1873	„	70	„	100	„
1874	„	70	„	97	„	1875	„	73	„	95	„
1876	„	73	„	90	„	1877	„	60	„	101	„
1878	„	55	„	68	„	1879	„	42	„	85	„
1880	„	40	„	85	„	1881	„	42	„	80	„
1882	„	34	„	62	„	1883	„	35	„	88	„
1884	„	31	„	80	„	1885	„	32	„	98	„
1886	„	32	„	76	„	1887	„	29	„	93	„
1888	„	30	„	95	„	1889	„	36	„	90	„
1890	„	30	„	54	„	1891	„	32	„	92	„
1892	„	30	„	82	„						

Regulirung des Eisernen Thores. (Bericht des kgl. ungar. Handelsministers über den Fortgang der Regulirungsarbeiten.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den folgenden, vom 27. Juli datirten Bericht über den Fortgang der Regulirungsarbeiten am Eisernen Thore (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 74), in der ersten Hälfte des Jahres 1893 versendet.

Die Regulirungsarbeiten am Eisernen Thore und bei den übrigen dortigen Cataracten sind in der ersten Hälfte des Jahres 1893 in erfreulicher und bemhigender Weise fortgeschritten. — Jene Schwierigkeiten, welche den wünschenswerthen Fortgang der im freien Strom zu bewältigenden, die Beseitigung der unter dem Wasser befindlichen Klippen bezweckenden Arbeiten bisher behindert en, werden immer besser überwunden und auch diese Arbeit schreitet mit gesteigerter Kraft und in bedeutenderem Masse fort.

Recapitulirn wir die Arbeitsergebnisse des ersten Halbjahres, in welches auch der lange, harte Winter und die dadurch bedingte längere Arbeitsfeier fällt, so bieten die folgenden Daten ein klares Bild derselben:

1. Felsenlockerungen unter dem Wasser bei den Cataracten Korla Dejke und Jucz 19.437·43 m³; seit Beginn der Arbeit bis Ende Juni 60.185·18 m³. Ausbaggerung von unter dem Wasser gelockerten Felsen 19 980, seit Beginn der Arbeit bis Ende Juni 27.899 m³.
2. Beseitigung von Felsen am Eisernen Thore, und zwar a) bis zur Tiefe von 2 m unter dem kleinsten Wasserstande 31.380, vom Beginne der Arbeit bis Ende Juni 144.703 m³; b) in der Schichte zwischen 2—3 m zusammen 93.450 m³.
3. Steinwurfarbeiten bei dem Greben-Milanovaczer Damm und den dortigen Querdämmen, sowie bei dem Ausban der rechts-

und linksseitigen Dämme des Canals am Eisernen Thor 47.686, seit Beginn der Arbeiten 487.000 m³.

4. Steinwurf-Ausgleichungsarbeiten bei dem Ausbau der im vorigen Punkte erwähnten Dämme 5240, seit Beginn der Arbeiten 12.260 m².
5. Bei der 45 cm dicken Steinverkleidung der Oberfläche der Leitdämme am Eisernen Thore 4322, seit Beginn der Arbeit 5882 m².
6. Schliesslich Aufschüttung mit gemischtem Material im Innern der Hauptdämme des Eisernen Thores, im verflossenen Halbjahre 25.000, seit Beginn der Arbeit 210.000 m³.

Mit Rücksicht darauf, dass auf Grund des den ergänzenden Theil des mit der Unternehmung geschlossenen Vertrages bildenden Präliminares von diesen Arbeitsgattungen insgesammt auszuführen waren: Felssprengungen unter dem Wasser bei den Fällen oberhalb Orsova 161.693 m³; Felssprengungen beim Eisernen Thore: a) bis 2 m 226.949 m³; b) bis 3 m 133.182 m³; Steinwürfe 772.829 m³; Ausgleichung von Steinwürfen 123.448 m³; 45 cm starke Steinverkleidung 48.205 und 215.400 m³ Aufschüttung mit gemischtem Material; so wurden seit dem Beginn der Arbeit im Verhältnisse zum Gesammtvoranschlag ausgeführt: Felssprengungen unter dem Wasser 37·22 pCt., Felsbaggerung unter dem Wasser 17·5 pCt., Felssprengung beim Eisernen Thore: a) bis zu 2 m 63·76 pCt.; b) bis zu 3 m 70·16 pCt.; Steinwurfarbeiten 63 pCt.; Steinwurf-Ausgleichungsarbeiten 9·92 pCt.; von den Arbeiten der 45 cm starken Steinverkleidung 12·20 pCt. und endlich von den Aufschüttungen mit gemischtem Material 83·52 pCt.

Da bis zu dem im Vertrage bedungenen Termin, d. i. bis Ende December 1895 noch $2^1/_2$ Jahre zurück sind, so bietet das bei den Eisernen Thor-Felssprengungs-, Steinwurf- und Aufschüttungsarbeiten mit gemischtem Material erzielte Resultat eine jeden Zweifel ausschliesseude Gewähr dafür, dass diese Arbeiten bis zum Termin vollständig beendet sein werden. Die Steinwurf-Ausgleichungs-, sowie die Steinverkleidungsarbeiten, welche von relativ kleinerem Umfang sind, werden bei dem in der zweiten Jahreshälfte eintretenden kleineren Wasserstande der Donau mit voller Kraft in Angriff genommen werden.

Das progressiv fortschreitende zeitweilige Resultat bei den Arbeiten zur Entfernung der unter dem Wasser befindlichen Felsen gestattet, mit voller Beruhigung zu behaupten, dass die Lockerung der unter dem Wasser befindlichen Felsen gleichfalls zur rechten Zeit werde fertiggestellt werden können.

Abgesehen nämlich davon, dass die Unternehmung neben die ihr Eigenthum bildenden drei Lobnitz'schen Stampfschiffe und fünf mit Ingersollokin ausgerüsteten Bohrschiffe noch ein sechstes auf Grund der bisherigen Erfahrungen construirtes, den dortigen Anforderungen daher vollständig entsprechendes Bohrschiff einstellt, übertrifft das Resultat der bisher zur Verfügung gestandenen Bohrschiffe das vorjährige Ergebniss, obgleich das Bohrschiff Nr. IV am 23. März untersank und auch jetzt noch nicht arbeitet. Hiefür zeugt der Umstand, dass, während die Leistungsfähigkeit der Stampf- und Bohrschiffe pro Kalendertag im vorigen Jahre vom 1. April bis Ende Juli nur 118·39 m³ betrug, die kalendarische Tagesleistung sich vom 1. Juli bis Ende September bereits durchschnittlich auf 147·17 m³ erhöhte; in der ganzen Arbeitssaison 1892 (April—November) war die durchschnittliche Tagesleistung bereits 157·33 m³, während in den letzten drei Monaten das entsprechende Arbeitsergebniss — trotz der Schwierigkeiten, die der unausgesetzt andauernde höhere Wasserstand bereitete — auf 208·73 m³ sich erhöhte.

Mit der einzustellenden sechsten Bohrmaschine wird die Unternehmung daher im Stande sein, an den kalendarischen Arbeitstagen mindestens 250 m³ zu lockern und so bietet die zu erwartende Leistungsfähigkeit sämmtlicher Lockerungs-Maschinen volle Sicherheit dafür, dass auch die Lockerung der unter Wasser befindlichen Felsen zur entsprechenden Zeit vollständig werde beendet werden können.

Bei der Baggerung der unter dem Wasser gelockerten Felsen ist die Unternehmung im Arbeitsrückstande; nichtsdestoweniger ist zu berücksichtigen, dass das Baggern mit der Lockerung nicht Schritt halten kann, zumal da die Apparate zur Heraushebung der Felsen erst dann in Arbeit stehen können, wenn die Stampf- oder Bohrmaschinen ein gewisses Territorium bereits vollständig gelockert haben. Ein zweiter Umstand ist der, dass sowohl der Lobnitz'sche grosse Felsbagger, als auch die beiden amerikanischen Löffelbagger und der Priestmann'sche Excavator vielen Umgestaltungen unterzogen werden müssten, damit diese anderwärts als ganz zweckmässig befundenen Arbeitsmaschinen auch unter den hierortigen schwierigen Verhältnissen entsprechen.

Alle diese Felshebungsapparate, insbesondere aber die grosse Baggermaschine „Vaskapu" weisen in der jüngsten Zeit Arbeitsresultate auf, die den Erwartungen entsprechen. Während nämlich 1891 und 1892 zusammen 7919 m³ gebaggert wurden, sind im Juni 1893 8115 m³ und von Anfang Jänner 1893 bis Ende Juli 19 980 m³ gelockertes Felsgestein aus dem rapid fliessenden Wasser entfernt worden, obgleich der Bagger „Vaskapu" am 23. Mai 1893 ein Leck bekam und wegen der Reparaturen 11 Tage lang nicht arbeiten konnte.

Diese riesig grosse und leistungsfähige Baggermaschine hat in der jüngsten Zeit so grosse Arbeitsresultate aufgewiesen, dass es Tage gab, an welchen sie 380, ja es gab einen Fall, wo sie an einem Tage 500 m³ Felsgestein aus dem Wasser heraushob. Nichtsdestoweniger wurden die nöthigen Anstalten getroffen, damit auch das Baggern der unter Wasser befindlichen Felsen mit entsprechendem Resultat fortschreite und damit die in dieser Richtung jetzt nach wahrnehmbare Restanz in kürzester Zeit nachgeholt werde.

Preussen. (Grundsätze für die gesundheitliche Ueberwachung des Binnenschiffahrts- und Flössereiverkehrs.) Unter den in der Nummer 200 des „D. R.-A." veröffentlichten Anordnungen der kgl. preussischen Regierung, betreffend Massnahmen gegen die Weiterverbreitung der Cholera, sind auch nachstehende „Grundsätze für die gesundheitliche Ueberwachung des Binnenschiffahrts- und Flössereiverkehrs" enthalten:

1. Zur Verhütung der Choleraverbreitung durch den Binnenschiffahrts- und Flössereiverkehr werden, falls nicht für einzelne Stromstrecken Einschränkungen sich empfehlen, alle stromauf- oder stromabwärts fahrenden oder auf dem Strom liegenden Fahrzeuge (Schiffe jeder Art und Grösse und Flösse) womöglich täglich nach Massgabe der nachstehenden Vorschriften ärztlich untersucht. Die ärztliche Untersuchung erfolgt in Ueberwachungsbezirken entweder auf dem Strome während der Fahrt, oder an bestimmten Ueberwachungsstellen. — Um dem Ueberwachungsdienste innerhalb eines in Betracht kommenden Stromgebiets die erforderliche Einheitlichkeit zu sichern, ist es zweckmässig, die Leitung des gesammten Dienstes einem hiefür besonders zu ernennenden Commissär zu übertragen.

Inwieweit Dienstfahrzeuge der Ueberwachung unterliegen sollen, richtet sich nach den besonderen Vereinbarungen zwischen dem Commissär und den betheiligten Verwaltungen.

2. Es empfiehlt sich, jedem Ueberwachungsbezirk mindestens zwei Aerzte zuzutheilen. — Dem einen Arzt wird die Leitung des gesammten Ueberwachungsdienstes innerhalb des Bezirks, einem anderen die Stellvertretung des Leiters, im Falle derselbe amtlich in Anspruch genommen oder sonst gehindert ist, übertragen.

Dem leitenden Arzte wird Seitens der zuständigen Verwaltungsbehörde das nöthige Personal an Executivbeamten, Bootsleuten, Krankenwärtern und Mannschaften zum Kranken- und Leichentransport und zur Durchführung der Desinfection überwiesen, soweit es nicht für zweckmässig erachtet wird, die Annahme desselben den leitenden Aerzten selbst zu übertragen.

Innerhalb eines Bezirkes können nach Bedarf Nebenüberwachungsstellen eingerichtet werden, welche in der Regel nur mit einem Arzt zu besetzen sind.

3. Für den Dienst auf dem Strom wird für jeden Ueberwachungsbezirk mindestens ein Dampfer bereit gestellt.

Die Dampfer sind mit den nöthigen Arznei- und Desinfectionsmitteln, einer Trage und mit einem so ausreichenden Vorrath an unverdächtigem Trinkwasser dauernd ausgerüstet zu halten, dass von letzterem erforderlichen Falles ein Theil an die passirenden Fahrzeuge abgegeben werden kann.

Neben den Dampfern sind für jeden Ueberwachungsbezirk die nöthigen Boote zur Verfügung zu stellen.

Sämmtliche Dienstfahrzeuge der Ueberwachungsbezirke führen eine weisse Flagge.

Es empfiehlt sich, die etwaigen Telephonanlagen der Strombau- und anderer Specialverwaltungen für den Ueberwachungsdienst zur Verfügung zu stellen.

4. Jede Ueberwachungsstelle ist durch eine weithin sichtbare Tafel mit der Aufschrift „Ueberwachungsstelle — Halt"! und durch eine grosse weisse Flagge kenntlich zu machen.

In jedem Ueberwachungsbezirk, und zwar in möglichster Nähe der Ueberwachungsstellen sind, falls nicht bereits vorhanden, Einrichtungen zu treffen, welche gesondert

a) die Unterbringung und Behandlung von Kranken,
b) die Unterbringung und Beobachtung von Verdächtigen

ermöglichen.

Auch sind die erforderlichen Desinfectionsmittel in genügender Menge zu beschaffen und bereit zu halten.

An den Ueberwachungsstellen und anderen geeigneten Orten der Ueberwachungsbezirke, insbesondere den regelmässigen Anlegestellen, ist dafür Sorge zu tragen, dass die Fahrzeuge unverdächtiges Trinkwasser einnehmen können. Die Stellen, an denen das Wasser zu entnehmen ist, sind durch Tafeln etc. kenntlich zu machen, auf denen in weithin lesbarer Schrift der Vermerk: „Wasser für Schiffer" anzubringen sein wird. Die mit dem Untersuchungsdienst betrauten Beamten haben darauf zu achten, dass jedes Fahrzeug brauchbares Trinkwasser an Bord hat. Bei jeder Schiffsrevision ist die Bemannung eindringlich vor der Gefahr des Trinkens und sonstiger Benützung des Fluss- und Canalwassers zu warnen. Auch ist dahin zu wirken, dass jeder Schiffsführer sich im Besitz der Druckschrift: „Wie schützt sich der Schiffer vor der Cholera? zusammengestellt im kaiserl. Gesundheitsamt", befindet.

Es ist Vorsorge zu treffen, dass im Bedarfsfalle die Benützung von Begräbnissplätzen für Beerdigung von Choleraleichen nicht auf Schwierigkeiten stösst.

Die Vorstände der Ueberwachungsbezirke haben bei jeder Gelegenheit darauf zu achten und dahin zu wirken, dass nichts, was zur Verbreitung der Cholera geeignet ist, insbesondere nicht undesinficirte Stuhlentleerungen in das Wasser gelangen. Es ist darauf hinzuwirken, dass besondere Gefässe zur Aufnahme von Stuhlentleerungen auf jedem Fahrzeuge vorhanden sind.

5. Die in dem Stromgebiete verkehrenden Fahrzeuge sind, unbeschadet der für die regelmässig verkehrenden Personendampfer etwa anzuordnenden Ausnahmen, zu verpflichten, an jeder Ueberwachungsstelle ohne Aufforderung anzuhalten und das Untersuchungspersonal an Bord zu nehmen.

Dieselbe Verpflichtung ist den auf dem Strom befindlichen Fahrzeugen in dem Falle aufzuerlegen, wenn sie von dem durch die weisse Flagge kenntlichen Untersuchungsfahrzeuge durch ein Zeichen (Anrufen, Dampfpfeife, Glockensignal oder Heben und Senken der Flagge) dazu aufgefordert werden.

Jedes auf dem Strom verkehrende Fahrzeug hat eine gelbe und eine schwarze Flagge bei sich zu führen. Die gelbe Flagge ist bei dem Vorhandensein einer unter den Erscheinungen der Cholera erkrankten Person, die schwarze Flagge bei dem Vorhandensein einer Leiche aufzuziehen. Fahrzeuge, auf denen sich eine solche Person oder eine Leiche befindet, haben bei Annäherung eines Untersuchungsfahrzeuges ohne Aufforderung zu halten.

In welchem Umfange der Schiffahrtsverkehr während der Nachtstunden zu beschränken ist, wird mit Rücksicht auf die dabei in Betracht kommenden Umstände (örtliche Verhältnisse, Jahreszeit) festzusetzen sein.

6. Die in Nr. 1 vorgesehene Untersuchung ist so zu handhaben, dass den Fahrzeugen ein möglichst geringer Aufenthalt bereitet und der Verkehr so wenig als möglich gehemmt wird. Sie wird folgendermassen ausgeführt:

Der Arzt begibt sich in Begleitung eines Polizeibeamten auf das Fahrzeug und unterzieht alle auf demselben befindlichen Personen einer Untersuchung auf Cholera-Erkrankung, der begleitende Polizeibeamte durchsucht dasselbe nach etwa versteckten Personen. Werden Personen, welche unter den Erscheinungen der Cholera erkrankt sind, vorgefunden, so sind dieselben sofort vom Fahrzeug zu entfernen, ebenso grundsätzlich die übrigen Insassen. Dieselben sind in den in Nr. 4 bezeichneten Räumen unterzubringen. Soferne zur Absonderung der anscheinend Gesunden ausreichende Unterkunftsräume nicht vorhanden sind, können solche Personen vorläufig auf dem Fahrzeug belassen werden.

Die Beobachtung der anscheinend Gesunden hat fünf Tage zu dauern. Ereignete sich die Erkrankung auf einem dem regelmässigen Personenverkehre dienenden Dampfer, so werden nach Lage des Falles weniger störende Anordnungen zu treffen sein.

Zum Transport der Kranken sind die Untersuchungs-Fahrzeuge thunlichst nicht zu benützen. In der Regel wird dazu der Handkahn des untersuchten Fahrzeuges verwendet werden können. Derselbe ist vor der Zurückgabe zu desinficiren.

Von den Abgängen der Kranken ist sofort eine Probe an die dazu bestimmte Untersuchungsstelle abzusenden. Zum Transport geeignete Gefässe und Verpackungsmaterial sind vorräthig zu halten.

Die Kleidungs- und Wäschestücke der Kranken sind sofort zu desinficiren. Das Bettstroh ist zu verbrennen oder mit Kalkmilch übergossen zu vergraben. Die Wohn- und Schlafräume, die Küche, der Abort, bezw. das zu Stuhlentleerungen bestimmte Gefäss, sowie das Kiel- (Bilge-) Wasser des Fahrzeuges, auf welchem Kranke vorgefunden wurden, sind zu desinficiren; ausserdem sind alle Räume des Fahrzeuges auf etwa vorhandene Abgänge zu durchsuchen.

Für die Bewachung des geräumten Fahrzeuges ist Sorge zu tragen.

Die erforderlichen Desinfectionen werden nach Massgabe der Anlage VI ausgeführt.

7. Die vorgeschriebenen Desinfectionsmassregeln sind unter der persönlichen Verantwortung des leitenden Arztes auszuführen, und zwar bis ein völlig sicheres Hilfspersonal herangebildet ist, unter der persönlichen Aufsicht eines Arztes.

8. Diejenigen Fahrzeuge, auf denen Choleraleichen oder verdächtig Erkrankte vorgefunden wurden, sind nach erfolgter Desinfection fünf Tage zu beobachten.

Eine Beobachtung von gleicher Dauer kann über solche Fahrzeuge verhängt werden, deren Führer oder Mannschaften ihre Person oder ihre Fahrzeuge der Untersuchung zu entziehen suchen, dem Untersuchungspersonal Widerstand leisten oder sonst die Annahme begründen, dass eine Verheimlichung von cholerakranken oder choleraverdächtigen Personen oder verseuchten Gegenständen und eine Vereitelung der zur Verhütung der Cholera-Einschleppung oder Verbreitung vorgeschriebenen Massregeln beabsichtigt wird.

9. Werden auf dem untersuchten Fahrzeuge Kranke nicht gefunden, so wird demselben nach Erfüllung der Vorschriften der Nr. 10 die Weiterfahrt gestattet. Es sind jedoch regelmässig die auf demselben etwa vorhandenen Aborte, bezw. die zu Stuhlentleerungen bestimmten Gefässe, und sofern anzunehmen ist, dass im Flusswasser selbst Cholerakeime vorhanden sind, thunlichst auch das Kiel- (Bilge-) Wasser zu desinficiren. Die Desinfection des Kiel- (Bilge-) Wassers kann unterbleiben, wenn nachgewiesen wird, dass eine solche im Laufe desselben Kalendertages bereits stattgefunden hat oder eine Untersuchung desselben mit Lackmuspapier durchweg eine starke alkalische Reaction ergibt.

Bei den regelmässig verkehrenden Personendampfern kann eine Desinfection des Kiel- (Bilge-) Wassers bei Gelegenheit der täglichen Untersuchung unterbleiben, wenn eine Desinfection desselben in angemessenen Zwischenräumen anderweit sichergestellt ist.

10. Jedem Führer eines Schiffes oder Flosses ist über die stattgehabte Untersuchung und den Umfang der etwa vorgenommenen Desinfection eine Bescheinigung nach dem beigegebenen Formular auszustellen, in welcher die auf dem Schiffe vorgefundenen Personen unter gesonderter Angabe der Familienangehörigen des Führers, der Mannschaften und der sonst an Bord befindlichen Personen, wenigstens der Zahl nach aufgeführt sind. Bei der Revision ist noch besonders darauf zu achten, dass die Zahl der auf dem Schiffe oder Flosse anwesenden Personen genau übereinstimmt mit der auf der letzten Revisionsbescheinigung angegebenen Zahl der Insassen. Werden weniger Personen auf dem Fahrzeuge vorgefunden als zuletzt angegeben, so sind unverzüglich sorgfältige Ermittlungen über den Verbleib der Fehlenden anzustellen und erforderlichenfalls dieserhalb den zuständigen Polizeibehörden Mittheilungen behufs weiterer Veranlassung zu machen. Dieser Personennachweis ist jedoch für die dem regelmässigen Personenverkehre dienenden Dampfer nicht erforderlich.

Für einzelne Stromstrecken kann es sich empfehlen, auf den Namen lautende Bescheinigungen für jede auf einem Flosse befindliche Person auszustellen, auf welchen die Ergebnisse der stattgehabten Untersuchungen vermerkt werden.

Ueber die Zahl und Art der untersuchten Fahrzeuge, ausgeführten Desinfectionen und angeordneten Beobachtungen, sowie über die Zahl der untersuchten, an Cholera oder choleraverdächtigen Erscheinungen erkrankten und der Beobachtung überwiesenen Personen sind genaue Nachweisungen zu führen.

11. Die leitenden Aerzte haben über alle Fälle von Cholera und choleraähnlichen Erkrankungen, sowie über alle Todesfälle thunlichst genaue Aufklärung, namentlich bezüglich des Entstehungsherdes und einer etwa bereits erfolgten Krankheitsverschleppung, zu suchen, sowie Material zur wissenschaftlichen Bearbeitung zu sammeln. Periodische bacteriologische Untersuchungen des Flusswassers sind, soweit ausführbar, zu veranlassen.

Wahrnehmungen von gesundheitspolizeilicher Wichtigkeit, namentlich verdächtige Erkrankungen unter den Bewohnern des Uferbezirkes, sind von dem leitenden Arzte unverzüglich und auf kürzestem Wege dem Commissär oder, wo ein solcher nicht ernannt ist, der zuständigen Polizeibehörde zu melden; ferner ist von demselben über jeden Erkrankungs- und Todesfall, bei welchem Cholera festgestellt ist oder Choleraverdacht vorliegt, telegraphische oder schriftliche Anzeige an den Commissär, die obere Verwaltungsbehörde des Bezirkes, sowie an den zuständigen beamteten Arzt zu erstatten.

Dem Kaiserlichen Gesundheitsamte sind über die gelegentlich der Schiffahrtsüberwachung vorgefundenen Cholera-Erkrankungen und Todesfälle regelmässig Mittheilungen auf thunlichst kürzestem Wege zu machen, ebenso ist demselben das aufgesammelte wissenschaftliche Material zugängig zu machen.

Die leitenden Aerzte haben täglich nach Schluss des Dienstes eine Anzeige über den Umfang nnd das Ergebniss der im Laufe des Tages hewirkten Untersuchungen an den Commissär zu erstatten. Zu diesem Zwecke empfiehlt es sich, den leitenden Aerzten der Ueberwachungsbezirke, bezw. Ueberwachungsstellen Postkarten mit vorgedrucktem Formulare zu liefern. Diese Karten sind noch am Tage der Ausfertigung zur Post zu befördern.

12. Die zur wirksamen Durchführung der vorstehenden Massregeln erforderlichen Polizeiverordnungen und sonstigen Verfügungen sind Seitens der Landesbehörden zu erlassen. Bei denselben hat der Commissär die nöthigen Anträge direct zu stellen.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 22. August die Firma:

„K. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft"

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 22. Mai 1893, R.-G.-Bl. Nr. 95, und der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. Juli 1893, Z. 15.676, genehmigten Statuten laut Constituirungsactes vom 27. Juli 1893 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Der Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb der als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von einem Punkte der Linie Nabresina—Cormons der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zwischen Monfalcone und Ronchi nach Cervignano mit einer Schleppbahn von Monfalcone zum Hafen Rosega und eventuell der Anschluss der vorgenannten Bahn an das italienische Eisenbahnnetz bei Cervignano. — Die Gesellschaft ist ferner herechtigt, Abzweigungen von der vorgenannten Localbahn, und zwar als normalspurige Dampftrambahnen einerseits in südlicher Richtung nach Aquileja und Belvedere und andererseits in nördlicher Richtung nach Villa-Vicentina und Gradisca zum Anschlusse an die bestehende Südbahnlinie Monfalcone—Görz herzustellen. Zur Ausführung der letztbezeichneten Abzweigungen soll die Actiengesellschaft nur dann verpflichtet sein, wenn nach dem Ermessen der Staatsverwaltung für den Ausbau dieser Linien ein thatsächliches Verkehrsbedürfniss vorliegen und eine angemessene Rentabilität derselben sichergestellt sein wird.

Die Gesellschaft ist nicht berechtigt, andere Unternehmungen, die kein concessionsmässiges Zugehör der gedachten Eisenbahn-Unternehmungen bilden, zu betreiben oder sich an solchen Unternehmungen zu betheiligen.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablauf der Concessionsdauer der ihr gehörigen Bahnen, soferne nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früherer Erlöschung der Concessionen oder Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat oder über einen von der Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital beträgt 460.000 fl. ö. W., zerlegt in 2300 Stück auf den Ueberbringer lautende Actien zu 200 fl. ö. W. und besteht aus 1200 Stück Prioritätsactien im Gesammtbetrage von 240.000 fl. ö. W. und aus 1100 Stück Stammactien im Gesammtbetrage von 220.000 fl. ö. W.

Die Actien sind untheilbar.

6. Der Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath, welcher aus mindestens 5, höchstens 9 Mitgliedern besteht.

Sämmtliche Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben.

Ein Mitglied des Verwaltungsrathes wird von der k. k. Staatsverwaltung entsendet.

Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der Generalversammlung auf die Dauer von vier Geschäftsjahren gewählt.

Falls ein Mitglied des Verwaltungsrathes vor Ablauf seiner Functionsdauer ausscheidet oder an der Ausübung seiner Function dauernd verhindert ist und in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, so wählen die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes einen Ersatzmann, welcher bis zur nächsten ordentlichen Generalversammlung in Function bleibt.

Ueberdies ist der Verwaltungsrath berechtigt, sich im Wege der Cooptirung bis zur statutenmässigen Maximalzahl zu ergänzen.

Die Functionsdauer eines solchen cooptirten Mitgliedes endet mit der nächstfolgenden ordentlichen Generalversammlung, welcher vorbehalten bleibt, die definitive Wahl vorzunehmen.

Bei der constituirenden Generalversammlung vom 27. Juli 1893 wurden zu Verwaltungsrathsmitgliedern gewählt:

Dr. Alois Pajer Ritter v. Monriva, Landesausschussbeisitzer in Görz, Advocat,

Dr. Ernest Trevisan, Bürgermeister in Monfalcone, Advocat,

Dr. Isidor Bing, Rechtsconsulent in Wien,

Anton Dreossi, Bürgermeister in Cervignano, und

Johann Bapt. Stabile, Bürgermeister in Aquileja.

7. Die Firma der Gesellschaft wird gezeichnet, indem unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „K. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft" collectiv zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder ein Mitglied desselben und ein mit der Procuraführung betrauter Beamter der Gesellschaft, Letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, ihre Namen eigenhändig schreiben.

8. Alle öffentlichen Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen rechtswirksam durch einmalige Einschaltung in der amtlichen Wiener Zeitung.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Diplomatische Conferenz, betreffend den Beitritt weiterer Staaten zum internationalen Uebereinkommen.) Die diplomatische Conferenz, welche zum Zwecke der Formulirung der Bedingungen, unter denen der Beitritt weiterer Staaten zu dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 gestattet sein soll, in Bern am 15. Juni zu einer ersten und am 3. Juli zu einer zweiten Sitzung zusammen getreten ist, hat sich auf den Entwurf einer Zusatzerklärung zum Uebereinkommen verständigt, welche denjenigen Regierungen, deren Vertreter an der zweiten Conferenz theilgenommen haben, von diesen direct zugestellt worden ist. Die Mittheilung an die k. russische Regierung, die nicht repräsentirt war, hat durch den schweizerischen Bundesrath stattgefunden, mit dem Bemerken, dass die Zustimmung der übrigen Vertragsstaaten gesichert erscheine und dass es wünschenswerth wäre, wenn auch Russland sich behördlich darüber aussprechen würde.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 8.]

— (Aeussere Gestaltung der Frachtbriefe für feuergefährliche Gegenstände.) Auf eine Anfrage, ob die Eisenbahn verlangen könne, dass Frachtbriefe für feuergefährliche Gegenstände mit rother Tinte geschriehen werden, hat das Centralamt für den internationalen Eisenbahn-Transport in Bern geantwortet, dass weder der Art. 6 des Uebereinkommens, noch der § 2 der Ausführungsbestimmungen zu demselben — die beide von Frachtbriefen handeln — eine Bestimmung enthalten, durch welche beim Versandt gewisser Güter die Verwendung einer besonderen Tinte für die Ausfertigung des Frachtbriefes vorgeschrieben ist. Dagegen seien im Art. 3 alle Tarifbedingungen vorbehalten, welche dem Uebereinkommen nicht widersprechen und in dem dem letzteren beigefügten Protokolle sei unter III ausdrücklich bestimmt, dass durch das Uehereinkommen die in jedem Staate in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt werde. Hienach erscheint die Forderung der Eisenbahn hinsichtlich der Verwendung von rother Tinte unter der Voraussetzung als nicht anfechtbar, dass in den für die Annahmebahn geltenden besonderen Tarifbestimmungen für den Güterverkehr eine entsprechende Vorschrift enthalten ist.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 8.]

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. August d. J. dem Commissär der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Arnold Bardas den Titel eines kaiserlichen Rathes taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. und k. Bosnabahn.

Es wird hiemit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass das k. und k. Reichs-Kriegsministerium mit dem Erlasse, Abtheilung 5, Nr. 2936, vom 26. Juli 1893, für den Uebergang der Güter in Bosn.-Brod ab 26. Juli 1893 folgende Zuschlagsfristen zu den im § 63 des Betriebs-Reglements normirten Transportfristen genehmigt hat:

a) für den Uebergang der Güter von den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen auf die k. und k. Bosnabahn, und zwar:
   für Eilgüter . . . . . 12 Stunden
   „ Frachtgüter . . . . . 24 „

b) für den Uebergang der Güter von der k. und k. Bosnabahn auf die kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, und zwar:
   für Eilgüter . . . . . 6 Stunden
   „ Frachtgüter . . . . . 12 „

Sarajevo, am 24. August 1893. [727]

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Troppau.

Frachtberechnung nach dem Ladegewicht für Coaks.

Vom 1. October 1893 ab findet bis auf Weiteres die Frachtberechnung für Coaks in einzelnen Wagenladungen von oberschlesischen Grubenstationen nach Troppau K.F.N.B. und M.S.C.B. bei Verwendung von Wagen mit einem Ladegewichte von 15 Tonnen und darüber nach dem Ladegewichte dieser Wagen hinsichtlich aller jener Transporte Anwendung, für welche bei Verfrachtung eines Jahres-Minimalquantums von 5000 Tonnen die im directen Tarife vom 1. October 1886, bezw. in den hiezu erschienenen Nachträgen enthaltenen ermässigten Frachtsätze in Anspruch genommen werden.

Auf Wagen von weniger als 15 Tonnen Ladegewicht findet obige Massnahme keine Anwendung.

Wien, am 28. August 1893. [728]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Mähr.-schles. Centralbahn.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Beschränkung der Güterannahme.

In Folge starker Inanspruchnahme der Bozen-Meraner Bahn gelegentlich des Rücktransportes der Truppen von dem Manöverschauplatze werden am 4. und 5. September 1893 Parteigüter in Meran gar nicht, in den übrigen Stationen nur nach Massgabe des vorhandenen Raumes mit der ausdrücklichen Bestimmung zur Beförderung angenommen, dass deren Expedition erst am 6. September vorgenommen wird. Die Frachtenabgabe findet regelmässig statt.

Wien, am 30. August 1893. [729]

Oberschlesischer Steinkohlen- und Coaksverkehr nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc.

Aenderung in der Anwendung der Frachtsätze bis zum Schnittpunkte, bezw. der Stations-Tarifsätze.

Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau nach Stationen der Oesterr. Nordbahn etc. kommen vom 15. September 1893 ab bis auf Weiteres die in den nachbezeichneten Tarifen, bezw. Tarifnachträgen für den Cursstand der österreichischen Währung von 1.60/1.65 Mark = 1 Gulden ö. W. vorgesehenen Frachtsätze zur Berechnung.

1. Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc., Tarif vom 1. Jänner 1892.
2. Oberschlesischer Kohlentarif nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn (Strecke Wien—Startsch-Trebitsch, resp. Zellerndorf — Sigmundsherberg), vom 1. April 1890.

Wien, am 26. August 1893. [730]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anhang zum Tarif, Heft 3.

Am 15. September 1893 tritt der in der Ueberschrift bezeichnete Anhang in Kraft, der bis auf Weiteres giltige ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Mais (Kukuruz), Futtermehl, Kleie, getrocknete Malztreber und Schlempe in Wagenladungen von 10.000 kg enthält.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 12 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 30. August 1893. [731]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Güterverkehr zwischen österreichischen Grenzstationen.

Tarifirung des Artikels „Malz aller Art."

Die mit Nachtrag V vom 1. Mai 1893 durchgeführte Einbeziehung des Artikels „Malz aller Art" in den Ausnahmetarif 28 des obgenannten Güterverkehres wird mit 15. October 1893 aufgehoben.

Nach Ablauf dieses Termines gelangen daher die für diesen Artikel vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 23 zur Anwendung.

Wien, am 31. August 1893. [732]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau und Regensburg.

Theil II vom 20. August 1892.

Am 1. September 1893 gelangt der Nachtrag II zum Verbands-Gütertarif für den obigen Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, des Kilometerzeigers und der Tariftabellen, sowie des Anhanges I, enthaltend Tarifbestimmungen und Schiffsfrachten, des Weiteren einen neuen Anhang III mit Frachtsätzen für den Güterverkehr zwischen Regensburg und Passau und Stationen der rumänischen Eisenbahnen mit Umschlag in Verciorova.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 30. August 1893. [733]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirnng jeder Rechnung, welche anf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden znr Deckung der Publications- and Liqnidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Ahzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer anf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehohen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1666	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	I. Eisen und Stahl der Position E—6 des Tarif-Theiles I (Reform-Classification) II. Eisen nnd Stahl, Eisen- nnd Stahlwaaren der Position E—7	St. Egyd y am Neuwalde	Budapest S.B. Budapest-Kelenföld loco u. transit	a) Bei Aufgabe unter 5000 kg b) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlng für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen c) „ „ „ „ „ 10000 „ „ „	Vom 10. September 1893 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1893	Südwest-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg: I. a) 95·9 b) 86·9 c) 86·0; II. a) 95·9 b) 86·9 c) 86·9			Im Kartirungswege	
					Budapest-dunapartt. p.u. loco u. transit Budapest-József város					I. a) 114·9 b) 98·9 c) 86·0; II. a) 114·9 b) 98·9 c) 93·0				
					Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti-pályaudvár					I. a) 119·9 b) 102·0 c) 86·0; II. a) 119·9 b) 102·0 c) 93·0				
					Ó Bnda-Filatorigat					I. a) 109·9 b) 95·9 c) 86·0; II. a) 109·9 b) 95·9 c) 92·9				
				Hohenberg	Budapest S.B. Budapest-Kelenföld loco u. transit					I. a) 92·9 b) 84·9 c) 84·0; II. a) 92·9 b) 84·9 c) 84·9				
					Budapest-dunapartt. p.u. loco u. transit Budapest-Józsefváros					I. a) 111·9 b) 96·9 c) 84·0; II. a) 111·9 b) 96·9 c) 91·0				
					Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti-pályaudvár					I. a) 116·9 b) 100·0 c) 84·0; II. a) 116·9 b) 100·0 c) 91·0				
					Ó Bnda-Filatorigát					I. a) 106·9 b) 93·9 c) 84·0; II. a) 106·9 b) 93·9 c) 90·9				
										Kreuzer ö. W. inclus. Manip.-Gehühr und nngar. Steuer				
1667	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Frachtgüter der Classen I und II	Friedek-Mistek	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlng für mindestens ad a) 5000 kg ad b) 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen; Auf- und Abladen der Sendnngen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	kr. a) 122·8 b) 109·6		Verschieden	Im Kartirungswege	
					Wien Nordbahn-Donaunferbahnhof transito					123·7	110·4			
				hezw. vice versa										

Bei Bildung von Wagenladungen ans Frachtgütern der Classen I und II, welche nach der Güter-Classification des Theiles I bei Auflieferung in jeder Menge nach diesen Tarifclassen berechnet werden und aus Gütern anderer Wagenladungsclassen gelangen die obenbezifferten Wagenladnngs-Frachteätze insolange zur Anwendung, als nicht, bei getrennter Gewichtsangahe, die Einzelnberechnung billigere Gebühren ergibt. Im Falle der Zuladnng von im Tarife, Theil I vom 1. Januar 1893, II. Abtheilung sub B, Allgemeine Bestimmnngen für den Transport von Gütern, nnter III, g, β angeführten eperrigen Gütern zu Frachtgütern der Clasee I, hezw. Classe II hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, dass zunächst das wirkliche Gewicht der sperrigen Güter um 50% erhöht nnd anfgernndet, hiezu das einfache anfgerundete Gewicht der übrigen Güter addirt wird, und für diesee so ermittelte Gesammtgewicht die obigen Wagenladunge-Frachtsätze eub a), resp. b) angewendet werden. Zur Bildung von Wagenladungen im Sinne des Vorstehenden dürfen in keiner Weise Güter verwendet werden, welche gemäss der Vorschriften dee Betriebe-Reglements nehst Znsatzbestimmungen vom Transporte gänzlich ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingnngsweise zugelassen sind. Bei Inanspruchnahme der vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze wird eine Haftpflicht wegen Beschädignng des einen Gutes dnrch das andere nicht übernommen.

1668	K.k.St.B.	Die im Verordnunge-Blatte Nr. 150 vom 31. December 1892, sub fortl. Nr. 2611, für Holz der Pos. H—19 der Güter-Classification im Tarife Theil I ah Mauthausen nach Wien K.E.B. und Wien K.F.J.B. verlautbarte Frachtermässigung gelangt mit Giltigkeit vom 5. September 1893 bis anf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1893, unter den gleichen Bedingungen und Modalitäten auch auf die Wien K.E.B., hezw. Wien K.F.J.B. in der Fahrtrichtnng vorgelegenen Stationen insolange zur Anwendung, als nicht die normale Frachtberechnung anf Grnnd der Gebührenberechnungstabelle im Localgütertarife der k. k. öeterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 einen billigeren Frachtsatz ergibt.

1669

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Betheiligten Bahnverwaltungen

Getreide und Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze
1				Granica trans.	Pontafel trans.				457·9	426·9	31
2					St. Margarethen trans.				462·9	431·9	31
3					Bregenz trans. Buchs „ Lindau „				Besteht kein directer Frachtsatz		
4				Podwołoczyska (Grenze) trans.	Pontafel trans.				482·9	447·9	35
5					St. Margarethen trans.				487·9	452·9	35
6					Bregenz trans. Buchs „ Lindau „				Besteht kein directer Frachtsatz		
7				Brody (Grenze) trans.	Pontafel trans.				457·9	426·9	31
8					St. Margarethen trans.				462·9	431·9	31
9					Bregenz trans. Buchs „ Lindau „				Besteht kein directer Frachtsatz		
10				Granica trans.	Pontafel trans.				351·0	330·0	21
11					St. Margarethen trans.				356·0	335·0	21
12					Bregenz trans. Buchs „ Lindau „				Besteht kein directer Frachtsatz		
13				Podwołoczyska (Grenze) trans.	Pontafel trans.				416·9	385·0	—
14					St. Margarethen trans.				421·9	390·0	—
15					Bregenz trans. Buchs „ Lindau „				Besteht kein directer Frachtsatz		
16				Brody (Grenze) trans.	Pontafel trans.				416·9	385·0	—
17					St. Margarethen trans.				421·9	390·0	—
18					Bregenz trans. Buchs „ Lindau „				Besteht kein directer Frachtsatz		

Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach der Schweiz, Frankreich und Italien in Mengen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw Frachtzahlung für dieses Quantum. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen

Bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1894

Tarif für den Getreideverkehr Russisch-Oesterreichischer Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits, bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Russischen Grenzverkehr

Im Kartirungswege

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

In den Frachtsätzen für Brody und Podwołoczyska ist die für die Strecke von der Russisch-Oesterreichischen Grenze bis zu diesen Stationen entfallende Ueberfuhrsgebühr bereits enthalten. Bei Sendungen, welche mit directen Frachtbriefen von der Russischen Aufgabsstation aufgegeben werden, gelangt daher diese Ueberfuhrsgebühr nicht zur Berechnung und Einhebung. Bei Sendungen aus Russland jedoch, welche in Brody und Podwołoczyska neu aufgegeben werden, wird diese Ueberfuhrsgebühr zwar berechnet und eingehoben, jedoch nachträglich gegen Vorlage der Frachtbriefe bis und der Frachtbrief-Duplicate ab den beiden Grenzstationen rückvergütet. Der Empfänger auf den Frachtbriefen bis zur Grenzstation und der Versender ab der Grenzstation müssen identisch sein. Die Vorlage der Documente hat spätestens drei Monate nach bewerkstelligtem Transporte zu erfolgen. Die Frachtsätze für Granica trans. gelten nur für Sendungen von Stationen der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn (excl. Sosnowice loco), der Warschau-Terespoler, der Lodzer, der Weichselbahn, der Brest-Cholm und der Sjedlez-Malkin-Bahnen, der St. Petersburg-Warschauer, der Riga-Dünaburger, der Dünaburg-Witebsker, der Baltischen, der Moskau-Brester, der Moskau-Nischny-Nowgoroder und der Orel-Witebsker Eisenbahn.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Kreuzer ö. W.				
1670	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Saturationsschlamm	Modřan	Lana	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1893	Local-Gütertarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes	16·0	15·1	0·9	Im Kartirungswege		
					Renč				17·2	16·3	0·9			
					Krupa				18·5	17·6	0·9			
					Rakonitz (B.E.B.)				Es besteht kein directer Frachtsatz	18·1	—			
				via Prag (Smichow)—Hostiwitz										
				Modřan	Rakonitz (k.k.St.B.)					18·1	—			
				via Prag (B.W.B.)—Beraun										
1671	B.N.B.		Kalkstein	Prag B.N.B. und Prag K.F.J.B. transit	Münchengrätz	Frachtzahlung nach der Wagentragkraft	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 23·8	kr. 20·4	kr. 3·4	Im Kartirungswege		
					Svijan-Podol				25·4	20·6	4·8			

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	Bezeichnung der Verkehrsrelation: nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 44 vom 18. April 1893	911	Böhmische Nordbahn	Güter der Classe I, II, A	Zwickau i. B.	Rumburg	Diese Frachtermässigung tritt mit 30. September 1893 ausser Wirksamkeit

Tarifeur

mit **Prima-Referenzen, selbstständiger Calculant,** per **sofort** für ein **grösseres internationales Speditions- und Elbeschiffahrts-Geschäft gesucht.**
Offerte unter „P. H. 4410“ an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I.** (373)

WILHELM NOWOTNY'S
Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei
Lieferant der k. k. Staatsbahnen
WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33
empfiehlt sich den (363)
P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

Für ein **Frachten-Revisionsbureau** wird ein
tüchtiger Calculant (Tarifeur)
gesucht.
Offerte unter „B. C. 4465“ an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I.** (374)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für
MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Döbling bei Wien.
Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).
BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.
Patente in allen Staaten. (312)
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.
Waggon-Oefen 566 in Verwendung.
Rauchverzehrende Kamine „Helios“.
Absolut rauchverzehrende „Calorifères“.
Central-Heizungen aller Systeme.

Werkzeugfabrik **BLAU & Co.**
Wien, Hernals, Hauptstrasse Nr. 122
Telephon-Nummer 6137
liefert **sämmtliche Werkzeuge** für Maschinen-Fabriken, Reparatur-Werkstätten, Gas- und Wasserleitungs-Installationen.
Schnellbohrmaschinen. (375)
Illustrirtes Preisbuch gratis und franco.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ansland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr 103. Wien, 5. September 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Eisenbahnverkehr im Monate Juli 1893 und Vergleich der Einnahmen der ersten sieben Monate 1893 mit jenen der gleichen Periode 1892. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Eisenbahnverkehr im Monate Juli 1893

und Vergleich der Einnahmen der ersten sieben Monate 1893 mit jenen der gleichen Periode 1892.

Im Monate Juli 1893 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Im Monate Juli 1893 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 14,464.759 Personen und 8,032.739 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 27,382.938 fl. erzielt, das ist per Kilometer 976 fl. — Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 14,038·238 Personen und 7,718.745 t Güter, 26,642.476 fl., oder per Kilometer 958 fl., daher resultirt für den Monat Juli 1893 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 1·9 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten sieben Monaten 1893 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 174,939.734 fl., im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 166,204.463 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Zeitperiode des laufenden Jahres 28.015 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 27.745 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die Betriebsperiode Jänner—Juli 1893 auf 6245 fl., gegen 5991 fl. im Vorjahre, das ist um 254 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1893 auf 10.706 fl., gegen 10.270 fl. im Vorjahre, das ist um 436 fl., mithin um 4·4 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten sieben Monate 1893 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1893 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	80.381
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	54.216
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	31.037
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	27.881
5.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	24.417
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	22.593
7.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	21.123
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	19.140
9.	Leoben-Vordernberger Bahn	18.173
10.	Böhmische Westbahn	17.847
11.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	16.579
12.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	16.287
13.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.212
14.	Localbahn Swolenowes-Smečna	15.494
15.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	15.099
16.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	14.193
17.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	14.172
18.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.730
19.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.727
20.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	12.367
21.	Böhmische Nordbahn	12.194
22.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.446
23.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.263
24.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	10.241
25.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.007
26.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	9.981
27.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	9.826
28.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	9.516
29.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	9.363
30.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8.858
31.	Localbahn Dolina-Wygoda	8.383
32.	Bozen-Meraner Bahn	7.992
33.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	7.647
34.	Eisenbahn Wien-Aspang	7.543
35.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	7.517
36.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	7.476

37. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa) 7.387
38. Kuttenberger Localbahn 7.377
39. Mohács-Fünfkirchner Bahn 7.167
40. Fünfkirchen-Barcser Bahn 7.093
41. Neutitscheiner Localbahn 7.076
42. Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Bahn 6.999
43. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn . . 6.697
44. Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau) . 6.550
45. Mährisch-schlesische Centralbahn 6.550
46. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch. 5.985
47. Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe) 5.822
48. Localbahn Innsbruck-Hall (Dampftramway) . 5.343
49. Gölnitzthalbahn 5.301
50. Budapester Localbahnen 4.848
51. Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich) . 4.527
52. Localbahn Petroszény-Lupény 3.624
53. Localbahn Mösel-Hüttenberg 3.591
54. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen 3.496
55. Poprádthalbahn 3.479
56. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. 3.458
57. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft . . 3.325
58. Kremsthalbahn 3.283
59. Localbahn Fehring-Fürstenfeld 3.266
60. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn 3.259
61. Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.) 3.242
62. Localbahn Gleisdorf-Weiz 3.240
63. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn 3.223
64. Localbahn Szathmár-Nagybánya 3.180
65. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György . . 3.176
66. Localbahn Cilli-Wöllan 3.159
67. Eisenbahn Vinkovce-Brcska 3.027
68. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb. 2.944
69. Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) . . 2.753
70. Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien) 2.722
71. Localbahn Laibach-Stein 2.661
72. Torontaler Localbahnen 2.576
73. Localbahn Gran—Almás-Füzitö 2.551
74. Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a/D. . 2.547
75. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld 2.544
76. Localbahn Vöcklabruck-Kammer 2.537
77. Zagorianer Bahn 2.348
78. Számosthalbahn 2.340
79. Mühlkreisbahn 2.331
80. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T. . . 2.326
81. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft . 2.309
82. Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges. . . . 2.306
83. Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés . . . 2.244
84. Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka . . . 2.220
85. Háromszéker Localbahnen 2.196
86. Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen . 2.172
87. Kolomeaer Localbahnen 2.167
88. Böhmische Commercialbahnen 2.136
89. Steyrthalbahn 2.083
90. Vicinalbahn Güns-Steinamanger 2.028
91. Löcsethalbahn 1.993
92. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen) . 1.980
93. Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton . 1.963
94. Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás . . . 1.924
95. Mährische Westbahn 1.850
96. Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza) 1.845
97. Localbahn Asch-Rossbach 1.841
98. Hermannstadt-Feleker Eisenbahn 1.834
99. Bihárer Vicinalbahnen 1.812
100. Localbahn Ruma-Vrdnik 1.804
101. Bács-Bodrogher Comitatsbahnen 1.737
102. Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha 1.735
103. Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft) 1.621
104. Terret-Kowácznaer Localbahn 1.601
105. Vicinalbahn Ujszász-Jászapath 1.600
106. Localbahn Kaschau-Torna 1.512
107. Felek-Fogaroser Localbahn 1.488
108. Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma . 1.488
109. Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh . . 1.452
110. Localbahn Késmárk—Szepes-Béla 1.437
111. Székler Eisenbahn 1.404
112. Szilágysager Eisenbahn 1.356
113. Localbahn Budapest-Lajosmizse 1.243
114. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg 1.179
115. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar 1.152
116. Matraer Vicinalbahnen 1.152
117. Békéser Comitatsbahnen 1.008
118. Localbahn Radkersburg-Luttenberg 986
119. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs 981
120. Steiermärkische Landesbahnen 975
121. Mezötur-Turkever Eisenbahn 924
122. Localbahn Potscherad-Wurzmes 893
123. Haraszti-Ráczkever Localbahn 876
124. Taraczthalbahn 806
125. Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz 696
126. Localbahn Warasdin-Golubovec 463

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten sieben Monaten 1893 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Localbahn Petroszény-Lupeny	224·7
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	92·7
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	63·4
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	57·9
Localbahn Ruma-Vrdnik	43·0
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	41·0
Kolomeaer Localbahnen	38·9
Localbahn Warasdin-Golubovec	38·5
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	32·6
Localbahn Dolina-Wygoda	28·2
Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a. d. Donau	27·0
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	26·4
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	23·9
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	23·8
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	22·3
Bihárer Vicinalbahnen	20·6
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	19·8
Mährische Westbahn	19·2
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	18·6
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	17·8
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	16·8
Székler Eisenbahn	16·7
Budapester Localbahnen	16·1
Torontaler Localbahnen	15·4
Localbahn Reichenberg-Gablonz	14·9
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	13·8
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	12·7
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	12·6
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	11·7
Szilágysager Eisenbahn	11·7

	%
Bozen-Meraner Bahn	11·5
Mühlkreisbahn	11·5
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	11·1
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	11·0
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	10·8
Haromszéker Localbahnen	10·7
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	10·4
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	10·4
Gölnitzthalbahn	10·4
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	10·0
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	10·0
Matraer Vicinalbahnen	10·0
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10·0
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	9·9
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	9·8
Localbahn Kaschau-Torna	9·3
Localbahn Budapest-Lajosmizse	9·0
Localbahn Swolenowes-Smečna	8·8
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	8·6
Böhmische Commercialbahnen	8·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	8·4
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	8·3
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	8·3
Böhmische Westbahn	8·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	7·9
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	7·8
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	7·3
Eisenbahn Wien-Aspang	7·2
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	7·2
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	6·6
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	5·4
Fünfkirchen-Barcser Bahn	5·3
Mährisch-schlesische Centralbahn	5·1
Mezötur-Turkever Eisenbahn	5·1
Zagorianer Bahn	4·7
Böhmische Nordbahn	4·6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	4·6
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	4·3
Poprádthalbahn	4·3
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	4·1
Számosthalbahn	4·0
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3·6
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	3·6
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	3·5
Kremsthalbahn	3·4
Wiener Verbindungsbahn	3·3
Stauding-Stramberger Localbahn	3·3
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	3·1
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	2·8
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	2·4
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2·3
Taraczthalbahn	2·2
Localbahn Gleisdorf-Weiz	1·8
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	1·7
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	1·7
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1·4
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	1·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	0·8
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	0·6
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	0·5
Localbahn Asch-Rossbach	0·4
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	0·3

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten sieben Monaten 1893 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Kuttenberger Localbahn	0·02
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	0·7
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	0·7
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	0·9
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	1·0
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	1·2
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	2·4
Neutitscheiner Localbahn	3·6
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	3·0
Holicz-Gödinger Localbahn	3·0
Localbahn Laibach-Stein	4·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5·0
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	6·1
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	6·9
Localbahn Mösel-Hüttenberg	7·1
Steyrthalbahn	7·5
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	8·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	9·0
Brünner Localbahn (Dampftramway)	9·7
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	10·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	15·6
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	15·8
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	19·5
Localbahn Potscherad-Wurzmes	20·2
Localbahn Cilli-Wöllan	23·2
Békéser Comitatsbahnen	26·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn	42·2
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	45·1

Ueber die Ursachen der Mehr- und Minderfrequenz oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Juli 1893 gegen den gleichen Monat des Vorjahres erzielte Mindereinnahme erscheint durch den in Folge des ungünstigen Elbewasserstandes bedingten schwächeren Kohlenverkehr zur Elbe begründet.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch ermittelt, enthalten jedoch die definitiven Ergebnisse der Zeitperiode Jänner bis April 1893.

Böhmische Nordbahn. Der Ausfall in der Personeneinnahme des Monates Juli 1893 correspondirt mit der verhältnissmässigen Abnahme der Personenfrequenz, während sich im Güterverkehre sowohl in der Frequenz, als in der Einnahme eine Steigerung ergeben hat.

Böhmische Westbahn. Im Monat Juli 1893 stellt sich, verglichen mit dem definitiven Ergebnisse desselben Monates im Vorjahre, eine Mehreinnahme von fl. 13.353 heraus. Der Personenverkehr hat um 2710 Personen abgenommen. Der Frachtenverkehr erhöhte sich um 17.759 t, woran der Artikel „Kohle“ mit 997 t participirt.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 für die Monate Jänner—März definitiv, ab April provisorisch.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli		Im Monate Juli 1893 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Juli							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Juli	
					1893				1892		Differz. per Kilom in Percent		
	1893	1892	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	Im Ganzen	pro Kilom.		1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.609	6.583	3,723.931	1,470.138	2,376.753	4,017.362	6,394.115	967	5,980.129	908	+ 6·5	6.590	6.585
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	80.481	44.506	75.757	149.873	225.630	848	202.130	760	+ 11·6	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	35.723	31.787	26.332	52.230	78.562	873	64.403	716	+ 21·9	90	90
Mährische Sternberg-Grulich	95	95	48.059	20.794	12.949	28.047	40.996	432	40.718	429	+ 0·7	95	95
Grenzbahn Hohenstadt-Zöptau	17	17	26.463	8.019	2.670	7.255	9.925	584	10.730	631	— 7·4	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.998	5.682	702	1.986	2.688	179	2.158	144	+ 24·3	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Czernowitz-Nowosielitza	33	33	1.807	6.012	934	8.083	9.017	273	15.639	474	— 42·4	33	33
Vereinigte Linien	176	176	13.406	32.770	5.797	52.069	57.866	329	59.127	336	— 2·1	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	7.098	. . . .	6.250	6.250	781	7.068	884	— 11·7	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6.948	2.122	1.709	4.313	6.022	301	5.988	299	— 0·7	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	10.421	1.152	2.350	2.110	4.460	114	3.492	90	+ 26·7	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	6.049	3.043	2.030	3.139	5.169	345	4.855	324	+ 6·5	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	5.114	7.687	842	8.135	8.977	272	3.861	117	+132·5	33	33
Laibach-Stein	24	24	9.338	2.384	3.146	3.964	7.110	296	6.580	274	+ 8·0	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	18.611	7.695	11.020	11.549	22.569	254	21.805	245	+ 3·7	89	89
Mährische Westbahn	90	90	10.002	7.545	3.801	10.468	14.269	159	12.037	134	+ 18·7	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.182	4.666	196	1.166	1.362	272	1.776	355	— 23·4	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	343	339	196.910	114.034	40.950	141.143	182.093	531	171.948	507	+ 4·7	343	308
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.985	439	267	333	600	35	2.961	174	— 79·9	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	6.309	806	1.169	1.086	2.255	226	1.860	186	+ 21·5	10	10
Vöcklabruck-Kammer	11	11	7.922	937	2.154	1.424	3.578	325	4.085	371	— 12·4	11	11
Wels- (Haiding) Aschach a/D.	28	28	8.856	3.744	2.480	3.639	6.119	219	5.553	198	+ 10·6	28	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	11.145	21.395	2.396	7.722	10.118	595	9.663	568	+ 4·8	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.963	29.358	260	8.314	8.574	1.072	6.405	801	+ 33·8	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	192.934	577.789	48.816	334.110	382.926	3.791	444.258	4.399	— 13·8	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	218.866	149.071	97.951	266.732	364.683	1.140	362.811	1.134	+ 0·5	320	320
Böhmische Westbahn	200	200	108.240	150.871	91.338	230.007	321.345	1.607	307.992	1.540	+ 4·4	200	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	78.883	193.957	62.320	223.764	286.084	1 538	276.084	1.484	+ 3·7	186	186
Linie Lit. B	236	236	160.806	240.713	131.406	320.245	451.651	1.914	442.151	1.874	+ 2·1	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	41.448	53.360	16.922	103.980	120.902	1.329	134.005	1.473	— 9·8	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	778.578	773.069	575.940	1,845.693	2,421.633	2.337	2,462.511	2.377	— 1·7	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	74.302	27.586	17.468	26.184	43.652	169	49.999	193	— 12·4	259	224
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	47.262	77.335	26.011	164.359	190.370	2.975	255.126	3.986	— 25·4	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	10.559	38.135	2.870	21.510	24.380	1.625	25.523	1.702	— 4·5	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	63.833	46.609	27.615	65.671	93.286	606	97.858	630	— 3·8	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	331.280	219.823	227.315	573.167	800.482	1.275	814.895	1.298	— 1·8	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	150.679	246.269	91.605	417.540	509.145	1.653	480.650	1.561	+ 5·9	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	675.762	631.419	581.156	1,534.351	2,115.507	1.549	2,025.843	1.483	+ 4·5	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	30.958	19.206	9.011	18.348	27.359	829	29.640	898	— 7·7	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1.513	1.513	1,752.167	372.615	1,214.855	1,986.746	3,201.601	2.116	3,038.690	2.008	+ 5·4	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	67.405	. . . .	9.894	. . . .	9.894	2.473	10.014	2.503	— 1·2	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	177.687	134.935	67.239	247.740	314.979	1.105	280.509	984	+ 12·3	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	105.075	29.427	34.985	33.254	68.239	767	64.308	723	+ 6·0	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	29.629	49.843	11.637	65.806	77.443	1.191	71.688	1.103	+ 8·0	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	161.776	86.139	15.336	38.430	53.766	6.721	53.363	6.670	+ 0·8	8	8

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Juli 1893 (Gulden)				1892 (Gulden)				Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 7 Monate (Gulden)		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1893	1892	
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
10,541.922	27,826.000	38,367.922	5.822	10,341.557	26,024.187	36,365.744	5.524	+ 5·4	9.981	9.470	a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen
											b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:
452.042	1,000.953	1,452.995	5.462	440.944	1,029.417	1,470.361	5.528	— 1·2	9.363	9.477	Lemb.-Czern. Jassy E. (öst. L.)
125.864	261.914	387.778	4.309	130.501	286.088	416.589	4.629	— 6·9	7.387	7.935	Lemberg-Czernowitz
69.826	181.033	250.859	2.641	68.811	163.949	232.760	2.450	+ 7·8	4.527	4.200	Czernowitz-Suczawa
13.524	51.433	64.957	3.821	13.466	51.267	64.733	3.808	+ 0·3	6.550	6.528	Sternberg-Grulich } Mährische Hohenstadt-Zöptau } Grenzbahn
											Localbahnen:
4.018	12.094	16.112	1.074	4.484	11.564	16.048	1.070	+ 0·4	1.841	1.834	Asch-Rossbach
											Bukowinaer Localbahnen:
5.221	30.282	35.503	1.076	7.895	56.737	64.632	1.959	— 45·1	1.845	3.358	Czernowitz-Nowosielitza
37.714	241.761	279.475	1.588	44.550	287.359	331.909	1.886	— 15·8	2.722	3.233	Vereinigte Linien
. . . .	39.116	39.116	4.890	. . . .	30.521	30.521	3.815	+ 28·2	8.383	6.540	Dolina-Wygoda
10.610	27.498	38.108	1.905	10.337	28.699	39.036	1.952	— 2·4	3.266	3.346	Fehring-Fürstenfeld
13.040	13.782	26.822	688	13.296	13.749	27.045	693	— 0·7	1.179	1.188	Fürstenfeld-Hartberg
11.061	17.284	28.345	1.890	10.783	17.078	27.861	1.857	+ 1·8	3.240	3.183	Gleisdorf-Weiz
5.276	36.423	41.699	1.264	5.793	24.252	30.045	910	+ 38·9	2.167	1.560	Kolomeaer Localbahnen
18.518	18.729	37.247	1.552	17.697	21.180	38.877	1.620	— 4·2	2.661	2.777	Laibach-Stein
66.347	76.596	142.943	1.606	69.180	69.516	138.696	1.558	+ 3·1	2.753	2.671	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
20.428	76.657	97.085	1.079	20.578	60.852	81.430	905	+ 19·2	1.850	1.551	Mährische Westbahn
1.423	9.050	10.473	2.095	1.606	9.670	11.276	2.255	— 7·1	3.591	3.866	Mösel-Hüttenberg
187.816	976.963	1,164.779	3.396	168.082	842.089	1,010.171	3.280	+ 3·5	5.822	5.623	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
1.556	7.302	8.858	521	1.493	9.602	11.095	653	— 20·2	893	1.119	Potscherad-Wurzmes
5.568	8.005	13.573	1.357	5.132	6.303	11.435	1.144	+ 18·6	2.326	1.961	Schwarzenau-Waidhofen a/Th.
6.693	9.583	16.276	1.480	7.090	10.635	17.725	1.611	— 8·1	2.537	2.762	Vöcklabruck-Kammer
16.451	25.145	41.596	1.486	17.053	15.708	32.761	1.170	+ 27·0	2.547	2.006	Wels- (Haiding) Aschach a/D.
											Wittmannsdorf- (Leobersdorf)
12.367	57.046	69.413	4.083	12.326	40.030	52.356	3.080	+ 32·6	6.999	5.280	Ebenfurther Eisenbahn
1.042	58.349	59.391	7.424	. . . .	50.415	50.415	6.302	+ 17·8	12.727	10.803	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
233.980	2,960.228	3,194.208	31.626	230.784	2,877.111	3,107.895	30.771	+ 2·8	54.216	52.750	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
520.099	1,756.211	2,276.310	7.113	494.416	1,682.283	2,176.699	6.802	+ 4·6	12.194	11.661	Böhmische Nordbahn
428.306	1,653.962	2,082.268	10.411	427.503	1,500.445	1,927.948	9.640	+ 8·0	17.847	16.526	Böhmische Westbahn
											Buschtêhrader Eisenbahn
275.960	1,522.926	1,798.886	9.671	278.050	1,381.750	1,659.800	8.924	+ 8·4	16.579	15.298	Linie Lit. A
485.317	2,422.733	2,908.050	12.322	478.109	2,218.055	2,696.164	11.424	+ 7·9	21.123	19.584	Linie Lit. B
89.563	771.051	860.614	9.457	91.002	759.037	850.039	9.341	+ 1·2	16.212	16.013	Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
											Kaiser Ferdinands-Nordbahn
3,062.872	13,786.419	16,849.291	16.264	3,010.614	13,257.686	16,268.300	15.703	+ 3·6	27.881	26.919	Hauptbahnnetz
106.754	192.268	299.022	1.155	86.485	185.854	272.339	1.216	— 5·0	1.980	2.085	Localbahnen
											Kaschau-Oderberger Eisenbahn:
133.628	1,025.060	1,158.688	18.105	134.481	1,238.536	1,373.017	21.454	— 15·6	31.037	36.778	Oesterreichische Strecke
14.066	144.946	159.012	10.601	13.697	164.123	177.820	11.855	— 10·6	18.173	20.323	Leoben-Vordernberger Bahn
145.202	443.187	588.389	3.821	140.332	419.657	559.989	3.636	+ 5·1	6.550	6.233	Mährisch-schlesische Centralbahn
											Oesterr. Nordwestbahn
1,215.560	3,976.420	5,191.980	8.267	1,226.698	3,938.751	5,165.449	8.225	+ 0·5	14.172	14.100	Garantirte Strecken
475.959	2,962.777	3,438.736	11.165	473.425	2,653.469	3,126.894	10.152	+ 10·0	19.140	17.403	Ergänzungsnetz
											Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.
2,884.332	10,094.389	12,978.721	9.501	2,847.498	9,617.166	12,464.664	9.125	+ 4·1	16.287	15.643	Oesterreichische Linien
48.771	121.729	170.500	5.167	44.402	118.560	162.962	4.938	+ 4·6	8.858	8.465	Ostrau-Friedlander Eisenbahn
											Südbahn-Gesellschaft:
5,477.211	14,462.029	19,939.240	13.179	5,202.485	12,857.491	18,059.976	11.937	+ 10·4	22.593	20.463	Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
											Localb. Mödling-Brühl (elektr.
28.855	. . . .	28.855	7.214	27.854	. . . .	27.854	6.963	+ 3·6	12.367	11.936	Betrieb)
357.231	1,515.275	1,872.506	6.570	341.552	1,354.346	1,695.898	5.951	+ 10·4	11.263	10.202	Südnorddeutsche Verbindungsb.
169.470	222.184	391.654	4.400	165.136	200.072	365.208	4.103	+ 7·2	7.543	7.034	Wien-Aspang Bahn
56.322	464.286	520.608	8.009	54.021	419.174	473.195	7.280	+ 10·0	13.730	12.480	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
61.054	314.057	375.111	46.889	53.491	309.576	363.067	45.383	+ 3·3	80.381	77 799	Wiener Verbindungsbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli		Im Monate Juli 1893 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Juli 1893				1892		Differz. per Kilom. in Percent	Durchsc Betriebs- vom 1. Jä 31. J
					für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	Im Ganzen	pro Kilom.		
	1893	1892	Personen	Güter								1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilom
Selbständige Localbahnen.												
Böhmische Commercialbahnen	191	191	24.143	28.903	6.602	31.124	37.726	198	37.293	195	+ 1·6	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	17.148	2.808	11.439	6.751	18.190	587	15.940	514	+ 14·2	31
Cilli-Wöllan	39	39	5.905	9.935	2.197	12.190	14.387	369	13.319	342	+ 7·9	39
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	4.384	1.302	1.607	2.532	4.139	166	3.629	145	+ 14·5	25
Kremsthalbahn	70	70	21.495	6.160	14.232	9.812	24.044	343	24.034	343	. . .	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	9.195	2.858	977	1.440	2.417	806	1.967	656	+ 22·9	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	8.752	751	5.198	1.965	7.163	298	5.760	240	+ 24·2	24
Mühlkreisbahn	58	58	9.853	1.033	6.860	4.413	11.273	194	10.735	185	+ 4·9	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	9.766	3.140	1.769	3.167	4.936	617	5.198	650	— 5·1	8
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft: Linien im Betriebe der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.	30	30	3.032	13.329	658	8.601	9.259	309	8.712	290	+ 6·6	30
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.361	1.303	1.033	1.351	2.384	95	2.093	84	+ 13·0	25
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	20.937	8.955	7.511	8.671	16.182	1.349	15.933	1.328	+ 1·6	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	64	41	33.943	1.410	24.843	1.985	26.828	419	16.400	400	+ 4·8	46
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	5.485	21.814	1.291	17.375	18.666	1.037	20.187	1.122	— 7·6	18
Steyrthalbahn	48	48	17.000	3.780	5.420	4.570	9.990	208	9.375	195	+ 6·7	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.568	16.182	253	12.097	12.350	1.235	14.945	1.495	— 17·4	10
Steiermärkische Landesbahnen	26	. . .	3.806	1.356	996	988	1.984	76	. . . .	. . . .	. . .	26
Dampftramways.												
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	110.489	1.656	10.357	646	11.003	1.100	12.942	1.294	— 15·0	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	255.925	424	40.745	709	41.454	921	39.370	875	+ 5·3	45
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	97.035	. . . .	9.044	. . . .	9.044	754	7.728	644	+ 17·1	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	6	6	169.578	. . . .	15.125	. . . .	15.125	2.521	14.937	2.490	+ 1·2	6
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	115.690	. . . .	9.558	. . . .	9.558	1.593	8.680	1.447	+ 10·1	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	13	38.998	3.508	9.384	3.207	12.591	899	10.387	799	+ 12·5	12
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	31.640	11.698	4.033	4.834	8.867	682	7.933	610	+ 11·8	12
Summe	15.807	15.727	10,516.961	6,094.289	6,129.486	13,187.725	19,317.211	1.222	18,679.586	1.188	+ 2·9	15.767
Ungarische Eisenbahnen.												
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.												
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.486	7.479	2,920.500	1,238.000	1,865.000	4,332.500	6,197.500	828	6,193.253	828	. . .	7.486
b) Privatbahnen:												
Fünfkirchen-Bárcser Bahn *)	68	68	35.500	15.900	9.600	25.400	35.000	515	38.325	566	— 0·9	68
Localbahnen:												
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	17.500	3.000	10.500	6.000	16.500	149	13.173	119	+ 25·2	111
Békéser Comitatsbahnen	49	49	4.300	1.250	2.600	1.900	4.500	92	5.928	121	— 24·0	49
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	26.500	5.700	10.600	11.400	22.000	167	18.928	143	+ 16·8	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	7.000	1.850	3.500	3.700	7.200	112	6.946	109	+ 2·8	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	13.300	3.250	8.000	6.500	14.500	109	14.449	108	+ 0·9	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	8.800	4.000	4.400	5.100	9.500	167	7.897	139	+ 20·1	57
Felek-Fogaraser Bahn	52	. . .	5.000	1.350	2.500	2.700	5.200	100	. . . .	. . .	. . .	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	5.600	4.600	2.800	9.200	12.000	240	4.949	99	+142·4	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	17.200	3.000	15.500	6.000	21.500	307	17.297	247	+ 24·3	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	19.000	3.950	9.500	7.900	17.400	148	15.937	135	+ 9·6	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	26.500	5.750	13.000	11.500	24.500	201	27.291	224	— 10·3	122
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32	. . .	5.200	1.950	2.600	2.900	5.500	172	. . . .	. . .	. . .	32
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	6.800	1.950	3.400	2.900	6.300	157	5.602	140	+ 12·1	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	6.000	2.050	3.000	3.100	6.100	136	7.087	157	— 13·4	45
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.000	1.650	1.500	2.100	3.600	157	2.710	117	+ 34·2	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	3.300	2.650	2.000	4.000	6.000	67	5.511	62	+ 8·1	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	4.900	2.850	2.950	3.450	6.400	194	6.335	192	+ 1·1	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	13.000	3.500	6.500	7.000	13.500	106	13.301	104	+ 1·9	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	1.000	380	700	500	1.200	75	1.159	72	+ 4·2	16
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	7.800	4.800	3.900	9.600	13.500	237	11.818	207	+ 14·5	57

*) Die bisher provisorische Betriebsführung dieser Bahn wurde nunmehr seitens der kgl. Ungar. Staatsbahnen als Betr direction der Bahngesellschaft definitiv und vertragsmässig übernommen.

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Juli								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
1893				1892				Differz. per Kilom. in Procent			
für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1893	1892	
Gulden				Gulden					Gulden		
											Selbständige Localbahnen.
40.413	197.634	238.047	1.246	39.921	179.542	219.463	1.149	+ 8·5	2.136	1.970	Böhmische Commercialbahnen
88.395	56.141	144.536	4.662	76.972	52.612	129.584	4.180	+ 11·5	7.992	7.166	Bozen-Meraner Bahn
13.879	57.998	71.877	1.843	15.111	78.455	93.566	2.399	— 23·2	3.159	4.113	Cilli-Wöllan
7.020	18.275	25.295	1.012	6.986	18.167	25.153	1.006	+ 0·6	1.735	1.725	Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha
62.310	71.724	134.034	1.915	58.321	71.327	129.648	1.852	+ 3·4	3.283	3.175	Kremsthalbahn
6.179	6.730	12.909	4.303	5.401	7.510	12.911	4.304	— 0·02	7.377	7.378	Kuttenberger Localbahn
34.650	13.747	48.397	2.017	31.383	11.717	43.100	1.792	+ 12·6	3.458	3.072	Mori-Arco-Riva a./G.
40.503	38.388	78.891	1.360	43.000	27.737	70.737	1.220	+ 11·5	2.331	2.091	Mühlkreisbahn
10.927	22.094	33.021	4.128	11.015	23.037	34.052	4.257	— 3·0	7.076	7.298	Neutitscheiner Localbahn
4.152	52.588	56.740	1.891	4.016	47.054	51.070	1.702	+ 11·1	3.242	2.918	Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft (Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.)
6.325	8.050	14.375	575	6.772	5.975	12.747	510	+ 12·7	986	874	Radkersburg-Luttenberg L.-B.
46.080	59.621	105.701	8.808	46.199	54.585	100.784	8.399	+ 14·9	15.099	14.398	Reichenberg-Gablonz Localbahn
49.269	12.697	61.966	1.347	36.771	10.520	47.291	1.153	+ 16·8	2.309	1.977	Salzkammergut-Localbahn-Ges.
7.391	112.787	120.178	6.677	7.061	109.299	116.360	6.464	+ 3·3	11.446	11.081	Stauding-Stramberger Localbahn
28.820	29.520	58.340	1.215	31.979	31.192	63.171	1.317	— 7·5	2.083	2.253	Steyrthalbahn
1.188	89.195	90.383	9.038	708	82.362	83.070	8.307	+ 8·8	15.494	14.241	Swolenowes-Smečna
6.382	8.416	14.798	569	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	975	. . .	Steiermärkische Landesbahnen
											Dampftramways.
49.532	7.792	57.324	5.732	57.057	6.379	63.436	6.344	— 9·7	9.826	10.875	Brünner Localeisenbahn-Ges.
196.115	4.618	200.733	4.461	183.417	3.654	187.071	4.157	+ 7·3	7.647	7.126	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Comp.
37.402	. . . .	37.402	3.117	36.796	. . . .	36.796	3.066	+ 1·7	5.343	5.256	Innsbruck-Hall i. T., Localbahn
85.455	. . . .	85.455	14.243	77.829	. . . .	77.829	12.972	+ 9·8	24.417	22.238	Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf
49.675	. . . .	49.675	8.279	41.692	. . . .	41.692	8.338	— 0·7	14.193	14.294	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (Dampftr. Westbl.-Hütteldorf)
23.080	18.813	41.893	3.491	19.842	16.066	35.908	2.762	+ 26·4	5.985	4.735	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
22.025	30.594	52.619	4.385	22.316	18.106	40.422	3.109	+ 41·0	7.517	5.330	Wiener Localbahnen Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
,816.006	92,792.557	121,608.563	7.713	28,095.254	87,169.305	115,264.559	7.360	+ 4·8	13.222	12.617	**Summe**
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
,312.400	31,272.340	41,584.740	5.550	10,119.091	29,696.092	39,815.183	5.321	+ 4·3	9.516	9.121	a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen
											b) Privatbahnen.
49.415	232.020	281.435	4.138	49.477	217.824	267.301	3.931	+ 5·3	7.093	6.739	Fünfkirchen-Bárscer Bahn
											Localbahnen:
68.000	42.700	110.700	997	72.070	27.869	99.939	900	+ 10·8	1.737	1.543	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen
13.550	15.250	28.800	588	21.249	18.016	39.265	801	— 26·6	1.008	1.373	Békéser Comitatsbahnen
69.100	70.900	140.000	1.061	62.334	53.852	116.186	880	+ 20·6	1.812	1.508	Bihárer Vicinalbahn
21.500	24.900	46.400	725	23.540	19.011	42.551	665	+ 9·0	1.243	1.140	Budapest-Lájosmizse Localbahn
47.100	42.100	89.200	671	48.322	38.906	87.228	655	+ 2·4	1.152	1.123	Debreczin — Füzesabony — Ohát-Kócs-Polgar Localbahn
30.000	34.000	64.000	1.123	31.637	26.617	58.254	1.022	+ 9·9	1.924	1.752	Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn
20.900	24.100	45.000	865	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.488	. .	Felek-Fogaraser Localbahn
16.900	57.500	74.400	1.488	14.603	24.013	38.616	772	+ 92·7	2.551	1.324	Gran—Almas-Füzitö Localbahn
76.750	56.350	133.100	1.901	77.496	54.521	132.017	1.886	+ 0·8	3.259	3.233	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.
47.750	52.350	100.100	848	43.852	48.582	92.434	783	+ 8·3	1.452	1.344	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
77.100	79.200	156.300	1.281	76.778	64.430	141.208	1.157	+ 10·7	2.196	1.963	Háromszéker Localbahnen
17.800	14.600	32.400	1.012	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.834	. . .	Hermannstadt-Feleker Localb.
19.650	15.650	35.300	882	19.089	13.192	32.281	807	+ 9·3	1.512	1.383	Kaschau-Torna L.-B.
14.350	24.650	39.000	867	17.005	22.345	39.350	875	— 0·9	1.488	1.500	Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma
10.100	20.000	30.100	1.309	8.655	9.784	18.439	801	+ 63·4	2.244	1.373	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
11.250	25.250	36.500	410	9.474	23.209	32.683	367	+ 11·7	696	629	Máros-Ludás—Bistritz Localb.
19.200	22.700	41.900	1.270	18.495	22.882	41.377	1.253	+ 1·4	2.172	2.148	Máros-Vásárhely Szász-Regen
32.100	53.200	85.300	672	32.444	45.230	77.674	611	+ 10·0	1.152	1.047	Matraer Vicinalbahnen
4.550	4.050	8.600	537	5.541	2.639	8.180	511	+ 5·1	924	876	Mezötur-Turkever Eisenbahn
22.800	51.200	74.000	1.298	21.846	38.629	60.475	1.061	+ 22·3	2.220	1.819	Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1893	1892	Im Monate Juli 1893 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1893 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1892 im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnitt Betriebs-Lä vom 1. Janne 31. Juli 1893	18
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilomete	
Petroszény-Lupény Localb. . .	18	2	3.500	4.650	1.400	6.100	7.500	416	652	326	+ 27·6	18	
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	35	35	6.200	2.100	3.100	3.200	6.300	180	6.788	194	— 7·2	35	
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	750	1.650	150	2.350	2.500	138	1.784	99	+ 39·4	18	
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47	47	4.600	1.000	2.300	1.500	3.800	81	3.475	73	+ 11·0	47	
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	53	53	13.000	2.950	6.500	5.900	12.400	234	11.324	213	+ 9·9	53	
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60	60	6.450	5.700	5.800	11.400	17.200	287	18.274	304	— 5·6	60	
Szekler Bahn	39	39	5.600	1.450	2.800	2.200	5.000	128	4.426	113	+ 13·3	39	
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	5.600	4.250	5.300	8.500	13.800	129	12.313	115	+ 12·2	107	
Taraczthal-Bahn	32	32	1.100	1.600	450	3.150	3.600	112	2.095	65	+ 72·3	32	
Torontaler Localbahnen	109	109	17.600	13.100	8.800	26.200	35.000	321	20.041	184	+ 74·5	109	
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn .	32	32	3.000	2.300	1.800	2.300	4.100	128	2.751	86	+ 48·8	32	
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	3.100	10.600	2.800	11.700	14.500	290	7.217	144	+101·4	50	
Warasdin-Golubovecer Localb. .	37	37	3.000	300	1.200	400	1.600	43	1.126	30	+ 43·3	37	
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.) . .	297	297	40.000	13.750	20.000	26.500	46.500	156	36.167	121	+ 28·9	297	
Zagorianer Bahn	116	116	32.800	5.950	16.400	11.900	28.300	244	28.534	246	— 0·8	116	
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	105.195	172.134	74.834	309.603	384.437	1.001	408.452	1.064	— 5·9	384	
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	5.562	44.212	3.231	64.051	67.282	995	86.267	1.276	— 22·0	67·6	
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	44.587	32.843	15.049	50.723	65.772	557	62.812	532	+ 4·7	118	
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	166.032	184.423	171.963	450.929	622.892	886	594.322	845	+ 4·9	703	
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	44.811	45.070	29.440	65.180	94.620	291	75.950	234	+ 24·4	325	
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	705	6.008	291	9.861	10.152	265	9.489	248	+ 6·9	38·3	
Bárcs-Pakracer Eisenbahn . . .	123	123	6.220	14.987	7.476	29.471	36.947	300	33.026	268	+ 11·9	123	
Budapester Localbahnen . . .	42·2	42·2	147.590	1.639	21.754	1.296	23.050	456	19.812	469	— 2·8	42·2	
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	51.168	2.425	5.431	1.231	6.662	832	5.562	695	+ 19·7	8	
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.955	13.311	1.063	15.176	16.239	492	8.556	259	+ 90·0	33	
Güns-Steinamanger Vicinalbahn .	17	17	7.730	717	2.158	1.039	3.197	188	3.578	210	— 10·5	17	
Haraszti-Ráczkeve Localbahn .	27	. . .	5.889	337	1.735	330	2.065	76	. . . . .			27	
Holicz-Gödinger Localbahn . .	3·4	3·4	1.443	870	179	503	682	200	576	169	+ 18·3	3·4	
Kesmárk—Szepes-Béla Localb. *)	9	9	1.868	1.742	767	1.612	2.379	264	1.160	129	+104·7	9	
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	4.348	647	1.514	1.266	2.780	278	3.728	373	— 25·5	10	
Lócsethalbahn	13	. . .	4.345	1.417	1.591	1.246	2.837	218	. . . . .			13	
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	60·6	58·8	8.414	12.920	1.767	17.528	19.295	318	17.928	305	+ 4·3	60·6	
Poprádthalbahn	14	14	7.616	2.334	2.309	2.004	4.313	308	5.206	372	— 17·2	14	
Szamosthalbahn	222	222	27.152	11.284	21.543	25.464	47.007	212	51.603	232	— 8·6	222	
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	. . .	168	4.400	35	1.584	1.619	279	. . . . .			5·8	
Summe . . .	12.248	12.093	3,947 798	1,938.450	2,426.980	5,638.747	8,065.727	659	7,962.890	658	+ 0·2	12.248	12
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen .	15.807	15.727	10,516.961	6,094.289	6,129.486	13,187.725	19,317.211	1.222	18,679.586	1.188	+ 2·9	15.767	15
Summe der ungar. Eisenbahnen .	12.248	12.093	3,947.798	1,938.450	2,426.980	5,638.747	8,065.727	659	7,962.890	658	+ 0·2	12.248	12
Hauptsumme	28.055	27.820	14,464.759	8,032.739	8,556.466	18,826.472	27,382.938	976	26,642.476	958	+ 1·9	28.015	27
Oesterreichisc													
Achenseebahn	6·35	6·35	9.517	138	8.797	337	9.134	1.438	8.659	1.364	+ 5·4	. . .	
Gaisbergbahn in Salzburg . . .	5·31	5·31	12.427	53	14.253	28	14.281	2.689	15.910	3.033	— 11·3	. . .	
Kahlenbergbahn (System Rigi) .	5·5	5·5	35.119	9	12.276	18	12.294	2.235	11.400	2.072	+ 7·8	. . .	
Bosnische ur													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	7.581	5989	4.232	15.368	19.600	187	11.530	109	+ 71·6	105	
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	22.347	19.352	24.910	88.484	113.394	422	102.935	382	+ 10·2	269	
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen:													
Doboj-Dolnja Tuzla	65	65	5.534	8.224	2.511	10.578	13.089	201	11.826	182	+ 10·5	65	
Metkovic-Mostar-Sarajevo . .	178	178	42.460	3.910	12.924	17.119	30.043	169	36.292	204	— 17·2	178	

*) Am 1. Juli 1893 wurde der Betrieb der Localbahn durch die Kaschau-Oderberger Eisenbahn übernommen.

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. Juli 1893 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1892 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 6 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
8.450	31.650	38.100	2.117	510	142	652	652	+224·7	3.624	1.117	Petroszény-Lupény Localbahn
17.650	22.450	40.100	1.146	21.774	28.136	49.910	1.426	— 19·5	1.963	2.444	Puszta Tenyö—Kun - Szt. Marton
1.175	17.925	19.100	1.061	760	12.598	13.358	742	+ 43·0	1.804	1.272	Ruma-Vrdnik Localbahn
15.100	11.800	26.900	572	16.753	10.424	27.177	578	— 1·0	981	991	Somogy-Szobb-Báreser Bahn
37.800	40.800	78.600	1.483	36.694	36.639	73.333	1.383	+ 7·2	2.544	2.370	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
33.600	77.400	11.000	1.852	26.981	73.122	100.103	1.668	+ 11·0	3.180	2.859	Száthmar-Nagybányaer Localb.
16.600	15.300	31.900	818	14.556	12.784	27.340	701	+ 16·7	1.404	1.201	Székler Bahn
33.950	50.850	84.800	792	33.899	42.044	75.943	709	+ 11·7	1.356	1.215	Szilágyságer Eisenbahn
2.280	12.820	15.100	472	1.952	12.833	14.785	462	+ 2·2	806	792	Taraczthal-Bahn
57.500	106.300	163.800	1.503	54.144	87.807	141.951	1.302	+ 15 4	2.576	2.232	Torontaler Localbahnen
12.950	17.050	30.000	933	14.103	10.853	24.956	779	+ 19·8	1.600	1.335	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
19.000	59.300	78.300	1.766	16.168	39.804	55.972	1.119	+ 57·9	3.027	1.918	Vinkovce-Brcskaer Bahn
6.450	3.550	10.000	270	4.850	2.363	7.213	195	+ 38·5	463	334	Warasdin-Golubovecer Localb.
115.200	155.800	271.000	946	116.538	110.290	226.828	764	+ 23·8	1.621	1.309	Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)
82.600	79.300	161.900	1.370	76.248	75.633	151.881	1.309	+ 4·7	2.348	2.244	Zagorianer Bahn
											II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
259.883	1,881.723	2,241.606	5.838	365.389	2,078.178	2,443.567	6.413	— 9·0	10.007	10.993	Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungarische Strecken
15.348	267.277	282.625	4.181	15.212	483.458	498.670	7.376	— 42·2	7.167	12.654	Mohács-Fünfkirchner Bahn
95.859	365.194	461.053	3.907	89.985	334.911	424.896	3.600	+ 8·6	6 697	6.171	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.
919.871	3,279.644	4,199.515	5.974	876.870	2,942.619	3,819.489	5.433	+ 10·0	10.241	9.313	Südbahn-Gesellschaft ungarische Linien
											Selbstständige Localbahnen:
186.450	476.570	663.020	2 040	182.350	352.550	534.900	1.646	+ 23·9	3.496	2.820	Arader u. Csánader vereinigte E.
1.646	64.139	65.785	1.718	1.793	62.911	64.704	1.689	+ 1·7	2.944	2.896	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn
39.910	191.374	231.284	1.880	42.835	183.255	226.090	1.838	+ 2·3	3.223	3.151	Bárcs-Pakracer Eisenbahn
112.038	7.392	119.430	2.830	96.907	6.046	102.953	2.438	+ 16·1	4.848	4.180	Budapester Localbahnen
26.978	7.913	34.891	4.361	22.916	7.744	30.660	3.832	+ 13·8	7.476	6.603	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
4.774	97.249	102.023	3.092	4.788	87.621	92.409	2.800	+ 10·4	5.301	4.800	Gölnitzthal-Bahn
12.096	8.017	20.113	1.183	11.867	8.880	20.747	1.220	— 3·0	2.028	2.092	Güns-Steinamanger Vicinalbahn.
11.609	2.235	13.844	512	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	876	. . .	Haraszti-Ráczkeve Localbahn
1.226	3.347	4.573	1.345	1.391	3.322	4.713	1.386	— 3·0	2.306	2.376	Holics-Gödinger Localbahn
3.015	4.532	7.547	838	679	481	1.160	892	— 6·1	1.437	1.530	Késmárk—Szepes-Béla Localb.
6.841	11.690	18.531	1.853	7.104	10.011	17.115	1.711	+ 8·3	3.176	2.933	Keszthély-Balaton Szt. György Lb.
7.459	7.660	15.119	1.163	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.993	. .	Lócsethalbahn
9.530	105.884	115.414	1.940	6.670	100.357	107.027	1.820	+ 6·6	3.325	3.120	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
9.515	18.896	28.411	2.029	9.015	18.232	27.247	1.946	+ 4·3	3.479	3.336	Poprádthalbahn
130.573	172.521	303.094	1.365	124.267	167.247	291.514	1.313	+ 4·0	2.340	2.251	Számosthalbahn
86	5.332	5.418	934	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.601	. . .	Terret-Kowacsnaer Bahn
13,415.277	39,915.894	53,331.171	4.355	13,068.966	37,870.938	50,939.904	4.215	+ 3·3	7.466	7.226	**Summe**
											Recapitulation.
28,816.006	92,792.557	121,608.563	7.713	28,095.254	87,169.305	115,264.559	7.360	+ 4·8	13.222	12.617	**Summe der österr. Eisenbahnen**
13,415.277	39,915.894	53,331.171	4.355	13,068.966	37,870.938	50,939.904	4.215	+ 3·3	7.466	7.226	**Summe der ungar. Eisenbahnen**
42,231.283	132,708.451	174,939.734	6.245	41,164.220	125,040.243	166,204.463	5.991	+ 4·4	10.706	10.270	**Hauptsumme**
											Zahnradbahnen.
13.299	677	13.976	. . .	12.672	441	13.113	. .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
23.305	229	23.539	. . .	25.093	85	25.178	. .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
39.700	86	39.786	. . .	35.830	36	35.866	. .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)
											Herzegowinaer Eisenbahnen.
27.488	80.727	108.215	1.031	24.880	58.110	82.990	790	+ 30·5	1.767	1.355	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
149.418	503.725	653.143	2.428	131.589	413.919	545.508	2.028	+ 19·7	4.162	3.476	K. u. k. Bosna-Bahn
15.487	64.159	79.646	1.225	16.497	48.783	65.280	1.003	+ 22·0	2.100	1.719	Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen Doboj-Doljna Tuzla (Han)
56.513	128.331	184.844	1.038	47.917	141.692	189.611	1.065	+ 2·5	1.779	1.826	Metković-Mostar-Serajevo

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Juli 1893 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 1903, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 11.903, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 10.000; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 3453, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 12.953, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 9500 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmungen resultirt aus dem stärkeren Kohlen- und dem stärkeren Verkehre in diversen Gütern.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner—März 1893 richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Bei den k. k. Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen zeigen die Ausweise pro Juli 1893 gegenüber jenen für den gleichen Monat des Vorjahres, eine Minderfrequenz von 199.063 Personen, mit einer Mehreinnahme von fl. 56.173, und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 56.940 t mit einer Mehreinnahme von fl. 357.813. Es resultirt daher im Ganzen eine Mehreinnahme von fl. 413.986.

Die ausgewiesene Minderfrequenz im Personenverkehre, sowie die Minderbeförderung im Güterverkehre sind, wie bereits in den Erläuterungen zu dem Transporteinnahmen-Ausweise pro Monat Juni 1893 hervorgehoben wurde, nur scheinbar, und finden ihre Begründung in dem Zusammenlegen der im Vorjahre noch separat ausgewiesenen Linien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn, der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn mit dem übrigen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, so dass gleiche Personen- und Gütertransporte, welche im heurigen Jahre nur ein Mal in den Ausweisen erscheinen, im Vorjahre wiederholt in den getrennten Rechnungen ausgewiesen wurden.

Von dem rechnungsmässigen Minus entfallen auf die östlichen Linien:

Personen	27.451
Tonnen	10.272

westlichen Linien:

Personen	171.612
Tonnen	46.668

Auf die Mehreinnahme im Personenverkehre wirkte die Einhebung der Fahrkarten-Stempelgebühren ein.

Auf den westlichen Staatsbahnen, welche auch im Monate Juli im Allgemeinen eine Steigerung zu verzeichnen haben, ergibt sich im Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 311.990. Aber auch die östlichen Linien ergeben in diesem Monate eine Mehreinnahme in der Höhe von fl. 45.823.

Massgebend für die Mehreinnahmen war die Steigerung des Verkehres im Allgemeinen und haben hiezu insbesonders beigetragen:

auf den westlichen Linien:

diverse Güter	plus 655	Wagen
Erde, Sand, Steine	„ 1084	„
Erze und Schlacken	„ 849	„
Heu und Stroh	„ 1921	„
Kohle und Coaks	„ 1389	„
Mehl und Mahlproducte	„ 424	„

auf den östlichen Linien:

Getreide	plus 1028	Wagen
Heu und Stroh	„ 329	„

Das Plus im Getreideverkehre ist grösstentheils auf den gesteigerten Verkehr aus Rumänien zurückzuführen, während der Getreideverkehr aus Russland einen kleinen Ausfall auszuweisen hat.

Hinsichtlich der Mehreinnahme von fl. 45.823 auf den östlichen Linien ist zu bemerken, dass dieselbe auch darauf zurückzuführen ist, dass vom 15. Juli angefangen der Vergleich mit Einnahmen aus dem Vorjahre sich ergibt, welche auf gleicher Tarifgrundlage berechnet sind. Mit 15. Juli 1892 wurde nämlich auch auf den Linien der Galiz. Carl Ludwig-Bahn das Tarifbarème der übrigen galizischen Staatsbahnlinien eingeführt, während bis 15. Juli 1892 auf diesen Linien der namhaft höhere Tarif der Galiz. Carl Ludwig-Bahn in Geltung stand.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre, welche auf beiden Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn in Summe fl. 42.343 beträgt, resultirt zumeist aus dem lebhafteren Cerealientransporte aus Rumänien.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschifffahrt, resultirt pro Juli 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres in der Frequenz aus den angegebenen Gründen wohl ein Minus von 210.948 Personen und von 9689 t, dagegen in den Einnahmen ein Mehr bei Personen von fl. 48.837, bei Gütern von fl. 414.516, daher im Ganzen von fl. 463.353.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt betrug die Frequenz im Monate Juli 1893 18.310 Personen und 7612 t Güter mit einer Einnahme von fl. 12.896 im Personenverkehre und von fl. 7003 im Güterverkehre, in Summa fl. 19.899 gegen fl. 16.434 im gleichen Monate des Vorjahres.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Buchungen für die Monate Jänner—April regulirt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Juli 1893 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 18.200 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 3723 gegenübersteht.

Dagegen ergab der Güterverkehr im Berichtsmonate im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres ein ungünstiges Resultat, indem die Transporte zwar um 44.138 t zunahmen, dagegen die bezüglichen Einnahmen sich um fl. 44.601 verringerten.

Transportzunahmen ergaben sich bei den nachbenannten Massenartikeln, und zwar:

bei Kohlen	um 17.023·3	t
„ Getreide aller Art	„ 4.810·7	„
„ Mehl und Mahlproducten	„ 1.344·7	„
„ Zucker, raffinirt	„ 946·3	„
„ Ziegeln	„ 2.319·0	„

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist zu verzeichnen:

bei Holz aller Art	um 3.718·3	t
„ Steinen aller Art	„ 4.191·2	„

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 45 Personen ab; die bezüglichen Einnahmen steigerten sich um fl. 832.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme um 1312 t und des Erträgnisses um fl. 7179.

Transportzunahmen ergaben sich bei Mehl und Mahlproducten um 7·4 t, bei Holz aller Art um 407·5 t, bei Steinen aller Art um 263·3 und bei Ziegeln um 602·6 t, während bei Getreide aller Art eine Abnahme um 78 t zu verzeichnen ist.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn verminderte sich der Personenverkehr um 2630 Personen, die correspondirenden Einnahmen dagegen nahmen um fl. 120 zu; im Frachtenverkehre ist eine Abnahme um 2732 t und des Erträgnisses um fl. 2401 zu constatiren.

Die definitive Abrechnung der Einnahmen des Jahres 1893 umfasst die Periode Jänner—April.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat Juli 1893 resultirt im Vergleiche zur selben Periode des Vorjahres ein Minus von fl. 88.771.

Der sich trotz der erhöhten Frequenz beim Personenverkehre zeigende Ausfall von fl. 1385 lässt sich lediglich auf die Benützung kurzer Strecken zurückführen, während der Ausfall von fl. 87.386 beim Güterverkehre dem Umstande zuzuschreiben ist, dass der Bezug von Mais und Getreide von Seite des Auslandes gegen das Vorjahr, in welchem derselbe besonders stark war, bedeutend geringer ist und die Eisenerztransporte in Folge des Stockens der Eisenindustrie eine bedeutende Verminderung zeigen.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat Juli 1893 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 3772 = 3·89 pCt. geringer. An diesem Ausfall participirt der Personenverkehr mit fl. 1510 = 5·18 pCt. in Folge der Minderfrequenz von 2036 Reisenden = 3·09 pCt., während der Güterverkehr, bei einer Mehrverfrachtung von 3998 t, = 9·38 pCt. Kohle, Getreide und Malz zwar auch eine Mindereinnahme von fl. 2262 = 3·33 pCt. ausweist, welche jedoch durch den Umstand bedingt wird, dass im Vorjahre ein Betrag von fl. 6730 als Rückrechnung aus früheren Perioden in die definitiven Ziffer pro Juli einbezogen wurde.

Die definitiven Buchungen des Jahres 1893 reichen bis Ende Mai.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat Juli 1893 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Frequenzzunahme um 75 Reisende und eine Abnahme der bezüglichen Einnahmen um fl. 81. Der Frachtenverkehr weist eine Abnahme um 678 t, bezw. fl. 282, auf in Folge Ausfalles von Wasserleitungsröhren-Transporten und geringerer Verfrachtung von Kohle und Holz.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Juli 1893 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen im Juli 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:				
Garantirtes Netz . .	+ 24.319	Personen und	— 228·—	fl.
Ergänzungsnetz . . .	+ 9.109	„ „	+ 3.550·—	„
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 17.547	„ „	+ 4.167·—	„

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen im Juli 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 4.178 t	— 14.185·—	fl.
„ „ Ergänzungsnetz	+ 13.943 t	+ 24.945·—	„
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	+ 17.130 t	+ 30.304·—	„

Beim garantirten Netze zeigt sich eine Zunahme der Transporte auf kurzen und eine Abnahme jener auf langen Strecken.

Beim Ergänzungsnetz und bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist die Verkehrszunahme sowohl der erhöhten Bauthätigkeit, als auch dem lebhafteren Kohlenbezug zuzuschreiben.

Die buchhalterische Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1893 reicht bis Ende April.

Stauding-Stramberger Localbahn. Der Einnahmenausfall des Monates Juli 1893 per fl. 1521 ist der Minderbeförderung von 2310 t Güter aller Art zuzuschreiben.

Südbahn-Gesellschaft. Auf den gesammten Linien der Südbahn-Gesellschaft ergab sich im Monate Juli 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, Dank des anhaltend regeren Verkehres, eine Mehreinnahme von fl. 189.103, an welcher der Personenverkehr mit dem Betrage von fl. 107.833 und der Frachtenverkehr mit einem solchen von fl. 81.270 participirt.

Von den Localbahnen erzielten Spielfeld-Radkersburg, Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn, Radkersburg-Luttenberg, Cilli-Wöllan und die Bárcs-Pakraczer Bahn schliessliche Mehreinnahmen.

Die Leoben-Vordernberger und Graz-Köflacher Bahn, sowie die Vicinalbahn Güns-Steinamanger schliessen im Frachtenverkehre mit Ausfällen ab.

Die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben weist eine Mehreinnahme von fl. 560 aus, während die Einnahmen der Localbahn Mödling-Hinterbrühl um fl. 120 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres zurückblieben.

Eisenbahn Wien-Aspang. Bei Vergleichung der Ergebnisse des Monates Juli 1893 mit jenen des Vorjahres zeigt sich im Personenverkehre eine Mehrbeförderung von 6737 Personen und eine Mindereinnahme von fl. 2030, was nur durch den Umstand Erklärung finden kann, dass für das Vorjahr die definitiven, für dieses Jahr dagegen die provisorisch ermittelten Einnahmen in Betracht gezogen wurden.

Im Güterverkehre wurden fl. 5961 Mehreinnahmen ausgewiesen, so dass sich aus allen Verkehrszweigen zusammen eine Steigerung der Einnahmen um fl. 3931 ergibt.

Für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Juli 1893 betragen die gegenüber der gleichen Periode vom Vorjahre erzielten Mehreinnahmen fl. 26.446.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte schmalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Aspernbrücke bis zur Soflenbrücke in Wien. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 10. August die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, bezüglich des von dem General-Consul Adolf Springer in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine schmalspurige, eingeleisige Localbahn mit elekrischen Betriebe von der Aspernbrücke bis zur Sofienbrücke in Wien, im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung — bei welcher insbesondere in Erörterung gezogen werden soll, ob die geplante eingeleisige Anlage der Bahn bis auf Weiteres, etwa bis zur Reali-

sirung der intendirten Fortsetzungen in die Freudenau, sowie nach dem Centralfriedhofe und nach Schwechat mit den Verkehrsbedürfnissen im Einklange wäre, ferner ob die entlang der Bahn projectirte oberirdische Leitung zu Einwänden Anlass gibt — einen gutächtlichen Bericht zu erstatten.
[H.-M.-Z. 23.384.]

Projectirte normalspurige Localbahn von der Station Winterberg der Localbahn Strakonitz-Winterberg über Wallern zur Station Salnau der Linie Budweis—Salnau der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 18. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hezüglich des von dem Actionscomité für den Bau der Localbahn Winterberg-Wallern—Salnau vorgelegten, umgearbeiteten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Winterberg der Localbahn Strakonitz-Winterberg über Wallern zur Station Salnau der Linie Budweis—Salnau der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision — jedoch ohne gleichzeitige Durchführung der Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 34.712.]

Projectirte normalspurige Localbahn von Wöllan nach Unterdrauburg. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 19. August die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, bezüglich des vom Landesausschusse in Steiermark vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Wöllan nach Unterdrauburg im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verhindnng mit der Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten.
[H.-M.-Z. 32.750.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Umgestaltung und Erweiterung der Station Schönbrunn: Politische Begehung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Umgestaltung und Erweiterung der Station Schönbrunn für den 9. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Kortum betraut.
[G.-I.-Z. 16.907.]

— (Bauliche Veränderungen in der Station Gänserndorf.) Das Project für die Auswechslung und Verlegung der Locomotiv-Drehscheihe in der Station Gänserndorf nebst den hiedurch erforderlichen Geleiseumgestaltungen wurde zur Ausführung genehmigt. [19. August, Z. 37.147.]

— (Erweiterung der Abzweigestelle Neu-Süssenbrunn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Abzweigstelle Neu-Süssenbrunn für den 12. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär von Luschin betraut.
[G.-I.-Z. 17.150.]

— (Erweiterung der Werkstätten-Anlagen in der Station Mähr.-Ostrau: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Werkstätten-Anlagen in der Station Mähr.-Ostrau für den 13. Septemher anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 17.075.]

— Linie Schönbrunn—Troppau: Ladegeleise in der Haltestelle Oppahof-Stettin: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung eines Ladegeleises in der Haltestelle Oppahof-Stettin an der Linie Schönbrunn—Troppau für den 11. Septemher anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Kortum betraut. [G.-I.-Z. 16.908.]

Localbahn Cilli-Wöllan im Betriebe der Südbahn. (Holzlage in der Station Schönstein, Einsatzkeller und Holzlage in der Station Wöllan.) Für die Herstellung einer Holzlage in der Station Schönstein, dann eines Einsatzkellers und einer Holzlage in der Station Wöllan wurde der Bauconsens ertheilt. [17. August, Z. 41.115.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Linie Rumburg-Nixdorf: Verlängerung der Umladerampe in der Station Schluckenau.) Die Umladerampe nächst dem Magazine in der Station Schluckenau wird aus Verkehrsrücksichten verlängert. [17. August, Z. 43.346.]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Berührung der hulgarischen Schiffsstationen durch die Postschiffe.) Mit Rücksicht auf die Seitens der fürstl. bulgarischen Regierung seinerzeit getroffene Quarantaine Maassnahmen hat sich die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft veranlasst, ab 15. August 1893 eine directe Verhindung mit rumänischen Donaustationen bis Galatz einschliesslich der hulgarischen Schiffsstationen zu activiren. Diese Massregel wird his auf Weiteres dahin ausgedehnt, dass die zwischen Turn-Severin und Galatz verkehrenden Postschiffe auch alle bulgarischen Schiffsstationen berühren werden.

— Güter-Auf- und Abgabe im Wien-Pressburger Localschiffverkehre.) Laut einer Kundmachung der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft kann im Wien-Pressburger Localschiffverkehre wegen des ahnorm niedrigen Wasserstandes ab 1. September bis auf Weiteres die Güter-Auf- und Abgahe nicht mehr wie hisher am Landungsplatze „Leopoldstadt", sondern nur Station Praterquai stattfinden. Die Abfahrt und Ankunft der Passagiere erfolgt nach wie vor an der Station Wien-Weissgärber.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 4. his 10. September.)

Adriatischer Dienst.

5. Septbr.,	11 Uhr Nachts: Dampfer „Maseimiliano", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
6. „	um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Argo", Capitän V. Gutmann, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
7. „	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Meessina", Capitän F. Goll, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opue, San Martino und Gelsa.
„	um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Trieete", Capitän L. Brelich, nach Venedig.
8. „	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Caetelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.
9. „	um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Trieete", Capitän L. Brelich, nach Venedig.
„	um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Maseimiliano", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
10. „	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opue und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

5. Septbr.,	um 4 Uhr Nachmittage: Dampfer „Memfi", Capitän A. Persich, nach Smyrna, mit Berührung von Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Vathy, Khios und Cesmè.
6. „	um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Urano", Capitän G. Mariani, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen. Ferner nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz und Braila. Es werden ausserdem auch Sendungen nach Tultscha Ismail und Reni im Verbandverkehre via Galatz aufgenommen.
8. „	zu Mittag: Dampfer „Euterpe", Capitän V. Cattarinich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
9. „	um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Amphitrite", Capitän B. Vidos, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Keraesund, Trapezunt und Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail und Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Septbr.,	um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Vindobona", Capitän P. Mersa, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Houkong, Shanghai und Kobe.
„	nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

15. Septbr.,	Dampfer „Pandora", Capitän L. Brelich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Verkehr russisch-österreichischer Grenzstationen einerseits, dann vorarlberg-schweizerischer Grenzstationen und Bodensee-Häfenplätze andererseits.

Anwendung der Frachtsätze von Granica transit.

Die im Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. im obbezeichneten Verkehre vom 1. Jänner 1893 für Granica transit vorgesehenen Frachtsätze finden mit Giltigkeit vom 15. October 1893 nur auf Transporte im Verkehre von Stationen der Warschau-Wiener Bahn (exclus. Sosnowice loco), Warschau-Terespoler, Lodser, Iwangorod-Dombrowaer Bahn (exclus. Sosnowice loco), Weichselbahn, Brest-Cholm und Sjedlez-Malkin Bahn, der St. Petersburg-Warschauer, Riga-Dwinsker (Dünabürger), Dwinsk (Dünaburg)-Witebsker, Baltischen, Moskau-Brester, Moskau—Nischnij-Nowgoroder und der Orel-Witebsker Eisenbahn Anwendung.

Wien, am 29. August 1893. [734]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Tarifirung von Malz.

Die im „Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 96 vom 19. August 1893 verlautbarte anderweitige Tarifirung des Artikels „Malz" tritt für den in rubrum genannten Verkehr nicht mit 1. October 1893, sondern erst mit 15. October 1893 in Kraft.

Wien, am 1. September 1893. [735]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nachtrag II zum Anhange der gesellschaftlichen Localtarife, Heft 3 und 4.

Der im H.-M.-Verordnungs-Blatte Nr. 97 vom 22. August 1893 publicirte, in der Ueberschrift bezeichnete Nachtrag II wird nicht am 15. September 1893, sondern erst am 1. October 1893 in Giltigkeit treten.

Wien, am 2. September 1893. [736]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Theilweise Sistirung der Personenfahrten auf der Donau und Einstellung der Localfahrten im Wiener Donaucanale.

In Folge der ausserordentlich ungünstigen Wasserstandsverhältnisse auf der Donau werden die Stationen Wesenufer, Weitenegg, Rossatz, Tulln und Fischamend durch die Postschiffe bis auf Weiteres nicht berührt.

Desgleichen werden die Localfahrten im Wiener Donaucanale zwischen Sofienbrücke und Greifenstein ab 2. September 1893 eingestellt.

Die Verbindungsschiffe im Anschlusse an die Passagierfahrten nach und von Linz, Pressburg und Budapest werden wie bisher von und nach den Donaucanal-Stationen Stefaniebrücke und Weissgärber verkehren.

Wien, am 2. September 1893. [737]

Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif, Theil II.

Mit 1. October 1893 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Juli 1893 giltigen Tarif, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen, in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aufnahme von Stationstarifen.

Im Verkehre mit: Bruck a/M., Cilli, Gloggnitz, Graz, Klagenfurt, Laibach, Leoben, Leobersdorf, Liesing, Marburg, Mödling, Mürzzuschlag, Ober-Drauburg, Pöltschach, Pragerhof, Spielfeld, Steinbrück, Unter-Drauburg, Villach, Wr.-Neustadt.

II. Aufnahme von Ausnahmetarifen.

Ausnahmetarif Nr. V für Alkohol (Spiritus, Weingeist),
„ „ VIa) für Borke (Rinde), rohe, in Säcken verpackt,
„ „ b) „ Lohe, auch gemahlen, in Säcken verpackt oder unverpackt,
„ „ VII „ Düngemittel und Rohmaterialien,
„ „ VIII „ Emballagen, gebrauchte,
„ „ IX „ Farbhölzer aller Art, zerkleinert,
„ „ X „ Glaswaaren der Pos. G/20 und 21 des Tarifes, Theil I,
„ „ XI „ Mahlproducte und Mehl,
„ „ XII „ Manufacturwaaren,
„ „ XIII „ Mineralwasser, auch künstliches,
„ „ XIV „ Obst, frisches und Obst, getrocknetes,
„ „ XV „ Säuren.

III. Aufnahme der Stationen Segen-Gottes und Raun in den Ausnahmetarif Nr. I für Zucker aller Art.

IV. Aenderungen des Ausnahmetarifes Nr. II für Eisen und Stahl, Eisen und Stahlwaaren.

V. Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Ausnahmetarifes Nr. IV.

VI. Aufnahme der Stationen Strassnitz und Sudoměřitz-Petrau der Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

VII. Diverse Ergänzungen, bezw. Aenderungen.

Exemplare dieses Nachtrages können ab 16. September 1893 bei den Verbandsverwaltungen und bei den Verbandsstationen zum Preise von 2 Kronen käuflich bezogen werden.

Wien, am 1. September 1893. [738]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe des I. Nachtrages zu Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen-, Reisegepäck, Expressgut und Hunden.

Mit 1. October 1893 gelangt der I. Nachtrag zu dem vom 1. April 1893 giltigen Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf sämmtlichen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Berichtigungen und Ergänzungen des besagten Tarif Theil II und kann zum Preise von 10 kr. oder 20 Hellern bei unserer Station Wien (Südbahnhof), sowie bei unserer Betriebs-Direction in Budapest bezogen werden.

Wien, am 31. August 1893. [739]

Sonstige Nachrichten.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Ausnahme-Frachtsätze für Artikel der Eisen- und Stahlindustrie.) Am 1. September treten für die Beförderung von eisernen Dampfkesselu, Condensationsröhren, Reservoirs, Maschinentheilen und Gefässen aus Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutchen Ländern in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg folgende Ausnahme-Frachtsätze iu Kraft:

Von Altchemnitz (Station der Sächs. Staatsb.) nach	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Stettin, Centralgüterbahnhof	1·14
Swinemünde	1·33

Staatsbahn-Güterverkehr Frankfurt a. M.—Bromberg. (Einführung des Tarifnachtrages II.) Am 1. September trat der Nachtrag II zu dem Tarif für den vorbezeichneten Güterverkehr in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzungen sowie Aenderungen bezw. Berichtigungen des Tarifes.
2. Entfernungen für verschiedene in den Verkehr einbezogene Stationen, sowie anderweitige, zum Theil abgekürzte Entfernungen für die Stationen der Strecke Maldeuten—Jonkendorf des Directions-Bezirkes Bromberg.
3. Anderweitige abgekürzte Entfernungen zwischen einigen Stationen des Directions-Bezirkes Bromberg und den Stationen der Strecke Drewitz—Mansfeld des Directions-Bezirkes Frankfurt a. M.
4. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
5. Aufnahme des seit 9. März giltigen Ausnahmetarifes 24 für Felle und Häute, rohe, gesalzene und getrocknete (nicht aber gegerbte).

Preussisch-Bayerischer Verkehr. (Aufnahme von Stationen.) Vom 1. September ab wurden in den directen Verkehr aufgenommen:

a) die Station Buk des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Berlin für Sendungen von Grossvieh, als Rindvieh, Maulthiere etc., sowie von Kleinvieh, als Schweine, Kälber, Schafe etc. in gewöhnlichen Wagen;
b) die Stationen Winsen und Stelle des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Hannover für Sendungen von Grossvieh, als Rindvieh, Maulthiere etc., sowie Kleinvieh, als Schweine, Kälber, Schafe etc. in gewöhnlichen Wagen nnd für Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden.

Mit sofortiger Giltigkeit werden ausserdem die Schnittsätze für sonstiges Grossvieh nach und von Gunsleben nördlich vom Schnittpunkte 7. R. in 5·64 Mk. nach und von Sudenburg nördlich vom Schnittpunkte 6. P. in 5·10 Mk. berichtigt.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. September traten einige Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes vom 15. April in Kraft, von welchen die Aufnahme der Stationen Rauscha (Directions-Bezirk Berlin) und Gummersbach (Directions-Bezirk Elberfeld) in den Verband hervorgehoben werden.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau und Regensburg (Theil II vom 20. August 1892). (Nachtrag II.) Am 1. September gelangte der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen", des „Kilometerzeigers und der Tariftabellen", sowie „des Anhanges I", enthaltend Tarifbestimmungen und Schiffsfrachten, des Weiteren einen neuen Anhang III mit Frachtsätzen für den Güterverkehr zwischen Regensburg und Passau und Stationen der rumänischen Eisenbahnen mit Umschlag in Verciorova.

Rheinisch-Westphälisch-Niederländischer Güterverkehr. (Einführung eines Tarifnachtrages.) Am 1. September trat ein gemeinsamer Nachtrag zu den Heften A 1, 3 und 4, B 1, 3 und 4 und C 1, 3 und 4 des Rheinisch-Westphälisch-Niederländischen Gütertarifes vom 1. April 1888 bezw. 1. October 1889 in Kraft. Dieser enthält einen Ausnahmetarif für Futtermittel von den niederländischen Stationen Amsterdam, Dortrecht, Rotterdam, Middelburg, Vlissingen und Hoek van Holland nach Stationen der Eisenhahn-Directions-Bezirke Cöln (linksrheinisch) — einschliesslich der Crefelder Eisenhahn — Cöln (rechtsrheinisch) — einschliesslich der Georgs-Marienhütten-Eisenbahn — und Elberfeld — einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. (Tarifirung von Baumwolle.) Im Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehre mit Senden kommen vom 1. September ah für Baumwolle die gleichen Frachtsätze zur Anwendung wie für Lindau.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Frachtberechnung für Coaks nach dem Wagenladegewicht.) Vom 15. October ab finden die im Theil II des Anhanges zum Hanseatisch-Ostdeutschen Verbands-Gütertarif bestehenden Frachtsätze für Steinkohlen, Coaks und Briquettes nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Mecklenburgischen Südbahn und der Strecke Neustrehlitz—Warnemünde des Deutsch-Nordischen Lloyd auch auf den Artikel Coaks nur noch unter der Bedingung Anwendung, dass der Frachtherechnung mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hiebei aber für Wagen mit mehr als 10 und weniger als 15 t Ladegewicht nur ein solches von 10 t angenommen wird, soferne nicht das alsdann zur Berechnung kommende wirkliche Gewicht der Sendungen sich höher stellt. — Ergibt für Sendungen, hei denen das Wagenladegewicht nicht ausgenützt ist, die Berechnung zu den Sätzen und Bedingungen des Theiles I des bezüglichen Tarifes eine niedrigere Fracht als zu den Sätzen des Theiles II für das Wagenladegewicht, so wird erstere berechnet.

— (Frachtvergünstigungen für den Versandt von Eisen und Stahl nach Ostseehäfen.) Vom 1. September ah werden für den Versandt von Eisen und Stahl der Specialtarife I und II von Oberschlesien nach den Ostseehäfen Stettin, Swinemünde, Danzig, Neufahrwasser, Elbing, Königsberg und Memel dieselhen Frachtvergünstigungen gewährt, welche im Verkehre nach den Nordseehäfen bestehen. Es gelangen demzufolge zum Theil erheblich ermässigte Ausnahmesätze zur Einführung, deren Anwendung fortan lediglich an die Bedingung geknüpft ist, dass die Sendungen auf den Hafenstationen zur Entladung kommen und durch Landfuhrwerk oder zu Schiff abgefahren, also nicht mit der Eisenbahn weiter befördert werden. Die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl des Specialtarifes I zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und nach deutschen Colonien werden ausserdem auf Maschinen sowie auf Messingwaaren und andere Ganz- nnd Halbfabrikate aus unedlen Metallen und deren Mischungen, die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl des Specialtarifes II auf eine Anzahl Eisenartikel des Specialtarifes I, insbesondere Drahtfabrikate, ausgedehnt.

Kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld. (Aufnahme der Station Grossenbaum.) Am 1. September wurde die Station Grossenbaum des Eisenhahn-Directions-Bezirkes Cöln (rechtsrheinisch) in die Classen 5 und 6 (Eisen der Specialtarife I und II) des Ausnahmetarifes für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. Jänner 1892 aufgenommen.

Kgl. Eisenbahn - Direction Bromberg. (Eröffnung neuer Strecken.) Am 1. September werden die dem königl. Eisenbahn-Betriebsamt in Danzig unterstellten Neubaustrecken Marienburg-Miswalde-Maldeuten und Elbing-Miswalde-Osterode dem öffentlichen Verkehre übergeben. — Die Stationen dienen sämmtlich dem Personen-, Gepäck-, Güter-, Leichen-, Fahrzeug- und Viehverkehr, die bezüglichen Tarife sind bei den Fahrkarten-Ausgabestellen verkäuflich.

— (Einführung von Tarifnachträgen.) Mit dem 1. September gelangt der Nachtrag 4 zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin vom 1. August 1893 zur Ausgabe.

Am 1. September gelangt zum Staatsbahn - Gütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. August 1889 der Nachtrag XI zur Einführung.

Kgl. Eisenbahn - Direction Breslau. (Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr.) Der durch Nachtrag I zum Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr am 10. August eingeführte Ausnahmetarif 2 A für Torfstreu und Futtermittel findet auch Anwendung auf Sendungen nach den Verbandstationen der grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd. Dagegen werden die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes für Basel, Station der Badischen Staatsbahnen und der Reichseiseubahnen, mit dem 5. October wieder ausser Kraft gesetzt.

In das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 2 A (Seite 2 des I. Nachtrages) sind folgende Artikel aufzunehmen:

a) unter Ziffer 1: Streutorf, Holzsägespäne (Holzsägemehl), unverpackt;
b) unter Ziffer 2 b: Melassefntter (eine Mischung von Melasse mit Palmkernmehl und Baumwollensaatmehl), entölte Samen.

Die in der Anmerkuug auf Seite 2 des I. Nachtrages enthaltene Bestimmung, betreffend die Frachtberechnung für Heu und Stroh in Mengen von 5000 kg, findet auch Anwendung auf Streutorf (getrockneter Stichtorf, Rohmaterial für Torfstreu).

Kgl. Eisenbahn-Directiou Hannover. (Einbeziehung der Station Radolfszell in den Güter- und Vieh- etc.-Verkehr des Westdeutschen Verbandes.) Die Station Radolfszell der Badischen Bahn wurde vom 1. September in den directen Güter- und Vieh- etc.-Verkehr des Westdeutschen Verbandes einbezogen.

Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (Aufnahme von Stationen der Bregthalbahn in das Tarifheft 5 des Südwestdeutschen Eisenbahnverbandes.) Mit Wirkung vom 1. September 1893 sind die neu eröffneten Stationen Vöhrenbach, Schönenbach und Furtwangen der Bregthalbahn (Strecke Donaueschingen—Furtwangen) in das Heft 5 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifes aufgenommen.

— (Ausscheidung des Artikels Malz aus dem Ausnahmetarife Nr. 8.) Der Ausnahmetarif Nr. 8 für die Beförderung von Getreide, Mühlenfabrikaten und Kleie im Binnenverkehre der Reichseisenbahnen wird vom 15. October 1893 ab für den Artikel Malz aufgehoben.

Oldenburgische Staatsbahn. (Nachtrag I zum Personentarife für den Localverkehr.) Zum Tarife vom 1. Jänner 1893 für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Localverkehre trat am 1. September der I. Nachtrag in Kraft, enthaltend neben einigen mit Genehmigung der Landesanfsichtsbehörde bereits eingeführten Aeuderungen etc. der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung, Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Kilometerzeigers u. s. w., insbesondere Entfernungen für die seit dem 1. Jänner d. J. eröffneten Stationen.

— (Ausdehnung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Steinhausen.) Am 1. September 1893 wurde die Haltestelle Steinhausen, welche bislang nur für den Personenverkehr eingerichtet war, für die Annahme und Abfertigung von Gepäck, Kleinvieh — soweit dieses im Vorläufer befördert wird — und Gütern eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen nach und von Steinhausen bleibt ausgeschlossen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Coaks zum Hochofenbetrieb im Binnen- und Wechselverkehr der westlichen Preussischen Staats- und anschliessenden anderen Bahnen vom 1. Mai 1893. (Tarifnachtrag III.) Am 25. August ist zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag III erschienen, welcher u. A. Frachtsätze für Eisenerz von verschiedenen Stationen, sowie die Bestimmung enthält, wonach die Eisenerz-Frachtsätze von der Station Magdeburg (Elbe-Bahnhof) vom 6. October ab nicht mehr Anwendung auf Sendungen von dem Wasserwege finden.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatsbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1893. (Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 13a.) Auf Seite 23 des Nachtrages I vom 1. August 1893 sind beim Ausnahmetarife Nr. 13 a folgende Frachtsätze zu ergänzen, und zwar:

für Rupprechtstegen—Eger . . . . . 0·31 Mk. für 100 kg
für Rupprechtstegen—Franzensbad . . 0·32 Mk. für 100 kg

— (Ergänzung zu § 22, Ziffer 4, Absatz [1].) Mit Giltigkeit vom 1. September trat in dem Hefte C eine Ergänzung dahin in Kraft, dass in der Parenthese am Schlusse des § 22, Ziffer 4, Absatz (1), der Allgemeinen Tarifvorschriften (Heft C, Seite 97) hinter „Locomobilen“ eingeschaltet wird:

„auch zum Betriebe von gleichzeitig zur Beförderung aufgelieferten Caroussels dienend“.

Ferner ist in Zukunft zu beachten, dass unfertige hölzerne Schiebekarren (einräderige Handkarren) ohne Eisenbeschlag, bei welchen das Rad mit dem Gestelle noch nicht verbunden ist, nicht als Fahrzeuge, sondern als Holzwaaren anzusehen und demnach als Wagenladungen zum Specialtarif II, als Stückgut zum Specialtarif für bestimmte Stückgüter abzufertigen sind.

— (Wegfall eines Vicinalbahn-Zuschlages.) Mit Wirkung vom 1. September kommt für die auf der Vicinalbahn-Haltestelle Hartershofen zur Versendung gelangenden Biertransporte bei Aufgabe in Wagenladungen zu 5000 und 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmengen der auf die Strecke Hartershofen—Steinach entfallende Vicinalbahn-Zuschlag von 6 Pf. für 100 kg in Wegfall.

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 1., 2. und 3. Heft, vom 1. September 1891. (Tarifirung von Caolin.) Mit sofortiger Wirksamkeit sind in dem Ausnahmetarife Nr. 12 für Caolin für bestimmte Relationen neue Frachtsätze zur Einführung gelangt.

Bayerisch-Schweizerischer Verkehr; Gütertarif für Genf transit und Verrières transit, vom 1. Juli 1872. (Ausnahmesätze für Mühlenfabrikate.) Mit Wirksamkeit ab 1. September traten für die Beförderung von Mühlenfabrikaten in Wagenladungen von 5000 und 10.000 kg ab Marseille (Joliette und Prado) nachstehende Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

Von	1. Gries		2. Andere Mühlenfabrikate	
Genf transit	5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg
nach	Frachtsätze in Franken für 1000 kg			
München C.-B. . .	30·25	28·60	29·85	28·20
„ O.-B. . .	30·85	29·20	30·45	28·80
„ S.-B. . .	30·60	28·95	30·20	28·55

Deutscher Eisenbahn - Gütertarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893. (Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften.) Mit Giltigkeit vom 1. September 1893 trat in dem vorbezeichneten Tarife eine Ergänzung dahin in Kraft, dass in der Parenthese am Schlusse des § 22, Ziffer 4, Absatz (1), der Allgemeinen Tarifvorschriften Seite (93) hinter „Locomobilen“ eingeschaltet wird:

„auch zum Betriebe von gleichzeitig zur Beförderung aufgelieferten Caroussels dienend“.

Ferner ist in Zukunft zu beachten, dass unfertige hölzerne Schiebekarren (einräderige Handkarren) ohne Eisenbeschlag, bei welchen das Rad mit dem Gestelle noch nicht verbunden ist, nicht als Fahrzeuge, sondern als Holzwaaren anzusehen und demnach als Wagenladungen zum Specialtarife II, als Stückgut zum Specialtarife für bestimmte Stückgüter abzufertigen sind.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einführung ermässigter Ausnahmesätze für Petroleum und Naphta.) Mit Wirkung vom 1. September kommen für die Beförderung von Petroleum und Naphta in Ladungen von mindestens 10.000 kg auf einem Wagen von den Rhein- und Mainhafenstationen nach Basel (Bad. Bahn), nach Stationen der Wiesenthalbahn und einigen östlich von Basel gelegenen badischen Stationen, sowie nach gewissen der Station Basel vorgelegenen Stationen der Haupt- und Seitenlinien anderweitige ermässigte Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung.

Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen. (Tarif mit der Bregthalbahn.) Mit Giltigkeit vom 15. August tritt ein Tarif für den directen Leichen-, Thier- und Fahrzeugverkehr zwischen den Stationen der Badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Bregthalbahn andererseits in Kraft. Die in demselben enthaltenen besonderen Znsatzbestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind von der Landes-Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässignngen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Knndmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche anf Grnnd eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- and Liquidirungskosten vom Rückvergütnngsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1672	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	a) Holz des Specialtarifes 2, Pos. H—19 der Güter-Classification des Tarifes Theil I b) Holz zu Grubenzwecken bis 6·3 m Länge, Pos. H—20—6 der Güter-Classification des Tarifes Theil I c) Die in Pos. H—20—6 genannten Grubenhölzer über 6·3 bis 19 m Länge	N e u - S a n d e z	Mähr.-Ostrau und Ostrau-Montanhalu	Aufgabe mit direct von der Aufgabs- bis zur Bestimmungsstation, resp. bei Transporten der sub b) und c) genannten Hölzer an eine Grube adressirten Frachtbriefen: Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht eines jedeu zur Verladung verwendeten Wagens; Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmnngen für die Beförderung der genannten Hölzer, sowie für die eventuelle Beistellung von Schutzwagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Besteht kein directer Tarif	V e r s c h i e d e n	a) 53 kr. b) 39 kr. c) 45 kr.		Im Kartirungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Dnplicat-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1894 vorzulegen sind	
1673	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	E i l g ü t e r	Wien K.E.B. nnd Wieu K.F.J.B.	Paris Donaue und Paris Reuilly bezw. umgekehrt	Directe Abfertigung im Oesterr.-Ungarisch-Französischen Eisenbahn-Verbande	Vom 15. September 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893	Tarif Theil II a, Heft 1 für den Oesterr.-Ungarisch-Französischen Eisenbahn-Verband vom 1. Juni 1890	V e r s c h i e d e n	Die bei Umkartirung in Bregenz erreichbaren Gesammtfrachten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Dnplicat-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1894 vorzulegen sind	
1674	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt a) verpackt b) unverpackt	Bistritz a. H., Station der K.F.N.B.	Paris Donaue oder umgekehrt	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief n. Wagen	Vom 15. September 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893			93·27 Francs Gold für 1000 kg	93·27 Francs Gold für 1000 kg	Im Kartirungswege		

Hiedurch werden die in Nr. 99 des Verordnungs-Blattes vom 26. August d. J., unter fortl. Nr. 1641, verlautbarten Frachtsätze für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt, verpackt und unverpackt zwischen Bistritz a. H. und Paris Donaue aufgehoben und ersetzt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:						Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit		Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
			von	nach						Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			
1675	Böhmischen Nordbahn	Kalk nnd Gyps	Prag B.N.B. transit	Reichenberg	Bei Aufgabe, bezw. Frachtzablung für mindest. a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen, für den Neubau einer Fabrik in Hanichen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahn-Verband, Heft 1		a 68·3 kr. b) 47·2 kr.	a) 55·2 kr. b) 37·1 kr.	a) 13·1 kr. b) 10·1 kr.	Im Rückvergütnngswege	Vorlage der Original-Fracbtbriefe bis spätestens ultimo Februar 1894	Die Sendungen müssen für den Neubau einer Fabrik in Hanichen bestimmt sein. In den ermässigten Frachtsätzen ist die dem Ansnahmetarif 22 der Oe.N.W.B. entsprechende Ermäseignng bereits enthalten
1676	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltnngen												
		Alkohol (Spiritns, Weingeist)	Zncker aller Art (exclnsive Rohzncker, Tranbenzncker [Glykose] und Stärkezncker)											
		Verschiedenen Stationen												
		Verschiedenen Stationen			Bei Erfüllnng der für den Ansnahmetarif Nr. V B | Nr. I B angeführten Bedingnngen									
		Ab 1. October 1893 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894					Nachtrag I znm Verbandstarif für den Güter-Verkehr zwischen Südbahn-Stationen nnd Böhmen, giltig vom 1. Juli 1893							
									Kartirnngsfrachtsätze des Ansnahmetarifes Nr. V, | Nr. I, Abtheilnng A					
									Rückvergütnngsfrachtsätze des Ansnahmetarifes Nr. V, | Nr. I, Abtheilnng B					
		Verschieden												
		Im Rückvergütnngswege												
		Gegen auf schliessende Firma lautende Aufnahmeecbeine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, die keinen Rückvergütungsstempel einer Eisenbahn-Verwaltung tragen dürfen, welche Docnmente längstens drei Monate nach dem Tage der Aufgabe des Transportes der Einnahmen-Controle der Südbahn-Gesellschaft in Vorlage gebracht werden müssen												
		Die auf diese Zngeetändnisse bezughabenden Fracbtsätze sind in dem mit 1. October 1893 znr Einführnng kommenden Nachtrag I zum Tarif, Theil II für den Güter-Verkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böbmen, giltig vom 1. Juli 1893 enthalten												
1677	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn												
		Zündwaaren												
		Dentsch-Landsberg												
		Preding-Wieselsdorf												
		Sendnngen müssen znr Completirung der in Dentsch-Landsberg znr Anfgabe gebracbten und nachweislich znm Exporte in die Levante bestimmten Zündwaaren-Transporte dienen und ab Graz in vollen Waggonladnngen unter Anwendung des directen Levante-Tarifes znr Abfertignng gelangen												
		Bie auf Widerrnf, längst. aber bie Ende December 1893												
									Localtarif der Graz-Köflacher Bahn					
										15 kr. ö. W.				
										8·1 kr. ö. W.				
										6·9 kr. ö. W.				
		Im Rückvergütnngswege												
		Gegen auf schliessende Firma als Anfgeberin lautende Anfgabs-Recepisse nnd Erbringnng des Nachweises, dass diese Transporte tbatsächlicb ab Preding-Wieselsdorf via Graz znm Weitertransporte in die Levante gelangten, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstignngsdaner in Vorlage gebracht werden müssen												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1678	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau K.O.B. für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Mladetzko	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 22·6	kr. 21·1	kr. 1·5	Im Kartirungswege		
				M.-Ostrau					21·2	19·7	1·5			
				Hruschau					21·8	20·3	1·5			
				Trzebinia					36·5	35·0	1·5			
				Szczakowa					38·4	36·9	1·5			
1679	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterr. Nordwestbahn, Böhmischen Westbahn und Buschtěhrader Eisenbahn	Getreide und Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, dann Malz	Brody (Grenze) transito und Podwoloczyska (Grenze) transito	Bregenz transito, Buchs transito, Lindau transito, St. Margarethen transito und Pontafel transito für Sendungen nach der Schweiz, Frankreich und Italien)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg), wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses, Verordnungs-Blatt Nr. 150 ex 1892, sub Post 2621, zusammengenommen, nachgewiesen werden kann. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen mit nach der Schweiz, bezw. Frankreich, bezw. Italien directe lautenden Frachtbriefen; Vorschreibung der Abfertigung der Transporte auf Grund der im Verordnungs-Blatte Nr. 102 ex 1893, sub Post 1669, publicirten bezüglichen Kartirungs-Frachtsätze	Bis Ende August 1894	Kartirungs-Frachtsätze laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 102 ex 1893, sub Post 1669	Verschieden	Verschieden	30 Centimes	Im Rückvergütungswege	Bei den von den russischen Aufgabsstationen mit directen Frachtbriefen expedirten Sendungen gegen Vorlage der auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautenden russischen Orig.-Frachtbr. und bei den in Brody, bezw. Podwoloczyska umexpedirten Sendungen gegen Vorlage der auf die reclam. Firma als Empfängerin lautenden russischen Orig.-Frachtbr. bis Brody, bezw. Podwoloczyska und der auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautenden correspond. Duplicat-Frachtbr. ab Brody, bezw. Podwoloczyska. Diese Documente, welche einen Refactiestempel der am Zugeständnisse betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, müssen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung gebracht werden und werden nicht wieder zurückgestellt	

Fortlaufende Nr.	1630	1631	1632	1633
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Betheiligten Verwaltungen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Oesterr. Nordwestbahn, Böhmischen Westbahn und Buschtéhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Getreide und Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, dann Malz	Kartoffeln	Güter der Classe I	Rohzucker
für die Transportstrecke von	Granica transito (für Sendungen von Stationen der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn (exclus. Sosnowice loco). der Warschau-Terespoler, der Lodzer, der Weichselbahn, der Brest-Cholm und der Sjedlez-Malkin-Bahnen, der St. Peterebnrg-Warschauer, der Riga-Dünaburger, der Dünaburg-Witebsker, der Baltischen. der Moskau-Brester, der Moskau-Nischny-Nowgoroder und der Orel-Witebsker Eisenbahn)	Karlstein oder vice versa	Selč oder vice versa	Schönpriesen und Aussig St.E.G.
für die Transportstrecke nach	Bregenz transito, Buchs transito, Lindau transito. St. Margarethen transito und Pontafel transito (für Sendungen nach der Schweiz, Frankreich und Italien)	Dahlen Freiberg in Sachsen Langenberg Ostrau Riesa Staachitz Wurzen	Prag St.E.G. (Hrabovka trs.) Bubna St.E.G.	Peček
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg),** wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses, Verordnungs-Blatt Nr. 150 ex 1892, sub Post 2619, zusammengenommen, nachgewiesen werden kann. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen mit nach der Schweiz, bezw. Frankreich, bezw. Italien directe lautenden Frachtbriefen; Vorschreibung der Abfertigung der Transporte auf Grund der im Verordnungs-Blatte Nr. 102 ex 1893, sub Post 1669, publicirten bezüglichen Kartirungs-Frachtsätze	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. h. Zahlung der Fracht mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Bis Ende August 1894	Vom 10. September 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1893	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Kartirungs-Frachtsätze laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 102 ex 1893, sub Post 1669	Sächsisch-Oesterr. Verband-Güter-Verkehr Theil II, Heft 3, Ausnahmetarif 28	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	Besteht keiner		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Verschieden	Pfge. 98 85 92 95 94 95 95 100	kr. 9 11	55 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	30 Centimes			
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Bei den von den russischen Aufgabsstationen mit directen Frachtbriefen expedirten Sendungen gegen Vorlage der auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautenden russischen Orig.-Frachtbr. und bei den in Brody, bezw. Podwołoczyska unexpedirten Sendungen gegen Vorlage der auf die reclam. Firma als Empfängerin lautenden russischen Orig.-Frachtbr. bis Brody, bezw. Podwołoczyska und der auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautenden correspond. Duplicat-Frachtbr. ab Brody, bezw. Podwołoczyska. Diese Documente, welche einen Refactiestempel der am Zugeständnisse betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, müssen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung gebracht werden und werden nicht wieder zurückgestellt			
Besondere Bemerkungen				

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, k. und k. Hof-Spediteur, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.

Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten
Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Haupthureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasso 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 7.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Theaterplatz 16.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe.
VOITERSREUTH.		

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. ILMENAU in Thüringen. SAALFELD a/S. in Thüringen. MÜHLHAUSEN in Thüringen. SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen**. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft **Aussig** und **Bodenbach.**
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft,
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 104. Wien, 7. September 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Mit Rücksicht auf den hohen Feiertag gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 12. September zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 25. Juli 1893 *) für die Localbahn von Plan nach Tachau.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem der Bürgermeister Heinrich Swoboda im Namen der Stadtgemeinde Tachau im Vereine mit dem Bezirksobmanne Dr. Josef Böttger Namens der dortigen Bezirksvertretung die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Plan nach Tachau gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Lomotiveisenbahn von einem Punkte der Staatsbahnlinie Pilsen—Eger zwischen den Stationen Josefihütte und Plan—Tachau über Lohm, Buhlöding und Wittingreith nach Tachau.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.

b) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für

*) Enthalten in dem am 1. September 1893 ausgegebenen XLII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 136.

die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren.

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von zwanzig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von 2000 fl. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Bau und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Cursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militär-Transporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militär-Tarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten, beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahn im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies zum Zwecke von Truppenbewegungen oder sonstigen militärischen Operationen auf einer der von der Bahn benützten öffentlichen Strassen Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt. Die Modalitäten dieser Betriebführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 11.

Die Concessionäre sind verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichs-Gesetzblatt, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmung ermittelte Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des von den Concessionären bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufgenommenen Anlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat das von den Concessionären bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufgenommene Anlehen an Stelle der Con-

cessionäre zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, falls die Einlösung auf Grund des Durchschnittserträgnisses im Sinne des Absatzes 1 erfolgt, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 1 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Barem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem Darlehensreste der Landesbank des Königreiches Böhmen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, Z. 4, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefondes und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmug haben die Concessionäre im Hinblicke auf die hiemit verbundene Geschäftslast eine jährliche Pauschalvergütung an den Staatsschatz zu leisten, deren Höhe unter Berücksichtigung des Umfanges der Unternehmung von der Staatsverwaltung bestimmt wird.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten werden die Concessionäre enthoben.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde, in den Concessions-Bedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen streng und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am fünfundzwanzigsten Tage des Monates Juli, im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und drei, Unserer Reiche im fünfundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Steinbach** m. p. **Bacquehem** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von Plan nach Tachau.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Plan nach Tachau ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn vorläufig für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen haben die Concessionäre allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Ernennung des von den Concessionären zu bestellenden Bau-Aufsichtsorganes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 10·7 km lange Bahn zweigt von der currenten Strecke zwischen den Stationen Josefihütte und Plan-Tachau der Linie Wien—Eger der Kaiser Franz Josef-Bahn nächst Plan ab, wobei der Ausgang für den Betrieb der Localbahn in der bestehenden Station Plan-Tachau, unter Mitbenützung dieses Bahnhofes und der currenten Strecke von diesem Bahnhofe bis zur Ausmündungsstelle in Aussicht genommen wird.

Von der Abzweigestelle aus führt die Trasse in südwestlicher Richtung über den Planer List unter Berührung der Ortschaften Lohm, Bühlöding und Wittingreith nach Tachau, woselbst im Norden der Stadt, unmittelbar an der von Plan nach Tachau führenden Strasse die vorläufige Endstation Tachau angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich wegen Mitbenützung der Anschlussstation, sowie wegen Mitbenützung der in Betracht kommenden Bahnstrecke, dann wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen. Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes, unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Anschlussbahn nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen, wobei die Einschaltung von Uebergangscurven mit beibehaltenem Centrum empfohlen wird. Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade für die Constante 6000 und 3000, mindestens eine Länge von 14, bezw. 10 m erhalten.

Ueber die für die einzelnen Strecken zu wählenden Constanten der Uebergangscurven entscheidet die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrüchen stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung 14 Promille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Promille nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 200 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m betragen; bei Anlage von Perrons zwischen den Geleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern. Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4·0 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbanquette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die im Punkte 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite auszuführen. Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

In Einschnitten mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·4 m betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, beziehungsweise haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 3·5 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung zu beobachten, und wird, falls es das Gewicht und die Constructionsart der zu verwendenden Fahrbetriebsmittel zulässt, gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn die im § 3, lit. h, Absatz 1, der erstgenannten Verordnung angeführte 20percentige Ermässigung der in lit. a und b desselben Paragraphen normirten Belastungen zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei der Ausführung der Bahnlinie ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie das im § 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist im Systeme des schwebenden Stosses nach den für die Eisenbahn Lemberg-Bełzec mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 10. April 1887, Z. 10.275, genehmigten Normalien auszuführen.

Hiebei darf die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte nicht über 77·5 cm, die Inanspruchnahme der Schienen höchstens 1000 kg per Quadratcentimeter betragen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 26 kg betragen.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 14 cm.

In Bögen von weniger als 250 m Radius ist die Verwendung von Schwellen aus weichem Holze nur dann statthaft, wenn sämmtliche Schienenbefestigungsstellen mit Unterlagsplatten versehen werden.

In Bögen von 800 oder weniger als 800 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel entsprechend den vorstehend angeführten Oberbau-Normalien zu verstärken.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbanquette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkannte abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterbettes unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise und in dem von der betriebführenden Bahnverwaltung bezeichneten Ausmasse, insoweit dasselbe vom k. k. Handelsministerium genehmigt wird, zu erbauen.

Kleinere Warteräume, welche entweder freistehend oder im Anschlusse an sonstige Bahngebäude errichtet werden, ferner die Hochbau-Anlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk, eventuell auch ganz aus Holz hergestellt, müssen aber jedenfalls auf einer durchgehenden Untermauerung errichtet werden.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst sind entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auf einer durchgehenden Untermauerung auszuführen und mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Sämmtliche Hochbauten sind stets im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die Anlage von Wärterhäusern und Signalhütten in der freien Bahn kann im Allgemeinen unterbleiben und ist ausser den für die ambulanten Streckenwächter in den Stationen erforderlichen Wohnräumen nur auf jene Stellen zu beschränken, wo dies Seitens des k. k. Handelsministeriums besonders angeordnet werden sollte.

Die Wärterhäuser sind entweder aus Ziegeln oder Stein zu erbauen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von circa 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen hat höchstens 5 km zu betragen.

Die Gesammtlänge der Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen soll mindestens 12 pCt. der Bahnlänge betragen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanentem Dienstposten haben Passagier-Aborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser, gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbauanlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung, im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen eingeschaltet sind, zu versehen.

Die Ausrüstung der Bahn mit elektrischen Glockenschlagwerken kann unterbleiben.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

An der Abzweigungsstelle der Localbahn aus der freien Strecke der dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahn ist ein Ablenkgeleise von entsprechender Länge auszuführen, und sind die einzulegenden, verriegelbaren Wechsel mit den zugehörigen Semaphoren derart zu verbinden, dass die volle Sicherheit des Verkehres verbürgt erscheint. Ferner ist durch eine Blockeinrichtung die Freigabe der Fahrten über die Abzweigstelle in die Hand der Station Plan-Tachau zu legen.

10. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die betriebführende Bahnverwaltung auf Grund der im Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen im Einvernehmen und auf Kosten der Concessionäre der Localbahn.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbauobjecte der Bahn zu er-

folgen. Nach Genehmigung der Pläne für die Fahrbetriebsmittel wird entschieden werden, inwieweit von der im § 3, lit. h, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sowie im Punkte 5 der gegenwärtigen Bedingnisse erwähnten Ermässigung der Verkehrslasten Gebrauch gemacht werden darf.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Central-Commission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionärin hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Central-Commission gewissenhaft Folge zu leisten.

13. Schlussbestimmung.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassirung einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl auf der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollte.

Die diesbezüglichen Kosten sind jedoch im ersten Anlagecapital nicht enthalten, und werden über die Bedeckung seinerzeit besondere Abmachungen mit der Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Der Betrieb der concessionirten Bahn wird auf Grund eines zwischen den Concessionären und der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen abzuschliessenden Betriebsvertrages während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt werden.

2. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österr.-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheil I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österr. Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

3. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmittel für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

4. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden,

so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

5. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung seinerzeit etwa zu errichtenden Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und solche Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden, ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

6. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

7. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

8. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige, auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

9. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

10. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentliche Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 2—3), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 4—9) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 13. August 1893.

Der k. k. Handelsminister:
Bacquehem m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 1. September 1893, Z. 39.410, an sämmtliche österreichische Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

Der geehrten Verwaltung wird hiemit ein Exemplar der heute im Reichsgesetzblatte unter Nr. 138 zur Kundmachung gelangenden h. a. Verordnung betreffend die Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen der Anlage B des zu Folge der h. a. Verordnung vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1893 eingeführten Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder zur Kenntnissnahme übermittelt.

Die Hinausgabe dieser Verordnung als I. Nachtrag zu dem in Buchformat erschienenen Eisenbahn-Betriebs-Reglement wird in deutscher, böhmischer, polnischer und italienischer Sprache durch die k. k. Hof- und Staatsdruckerei veranlasst.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, den dortseitigen Bedarf an diesem neuen Nachtrage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei mit thunlichster Beschleunigung bekannt zu geben, und weiters die Veranlassung zu treffen, dass die in Händen des unterstehenden Personales befindlichen, sowie in den Stationen zur Einsichtnahme des Publicums und zum Verkauf bereitliegenden Exemplare des Betriebs-Reglements alsbald mit diesem Nachtrage versehen werden.

Nach Erscheinen dieses Nachtrages zum Betriebs-Reglement darf kein Exemplar desselben ohne diesen Nachtrag abgegeben werden, und sind mittlerweile allfällige Käufer hierauf aufmerksam zu machen.

Wien, am 1. September 1893.

Der k. k. Handelsminister:
Bacquehem m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten I. für eine normalspurige Localbahn von der Station Hohenelbe der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn einerseits nach Oberhohenelbe, andererseits nach Mittelgrund, eventuell Schwarzenthal; 2. für eine normalspurige, eventuell schmalspurige Localbahn von der Station Starkenbach der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Stadt Starkenbach, Nieder-Rochlitz und Wurzelsdorf nach Neuwelt mit einer Abzweigung von Nieder-Rochlitz nach Ober-Rochlitz und 3. für eine normalspurige Localbahn von Raspenau-Liebwerda über Mildeneichen nach Haindorf, eventuell Weissbach einerseits und nach Neustadtl andererseits.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Oberingenieur und Streckenvorstand der Oesterr. Nordwestbahn, Anton Havlik in Trautenau, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten

1. für eine normalspurige Localbahn von der Station Hohenelbe der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn einerseits nach Oberhohenelbe, andererseits nach Mittelgrund, eventuell Schwarzenthal;
2. für eine normalspurige, eventuell schmalspurige Localbahn von der Station Starkenbach der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Stadt Starkenbach, Nieder-Rochlitz und Wurzelsdorf nach Neuwelt mit einer Abzweigung von Nieder-Rochlitz nach Ober-Rochlitz und
3. für eine normalspurige Localbahn von Raspenau-Liebwerda über Mildeneichen nach Haindorf, eventuell Weissbach einerseits und nach Neustadtl andererseits

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 26. Juli 1893. Z. 39.406.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 4. September 1893, Z. 46.834, betreffend Aenderung in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Italien.

Das kgl. General-Inspectorat der italienischen Eisenbahnen in Rom hat mit Note vom 22. August die Aufnahme der Nord Milano-Eisenbahnen in Mailand mit den Linien: Mailand—Erba mit Zweiglinie S. Pietro—Camnago, Mailand—Saronno, Saronno—Laveno, Como—Varese, Novara—Saronno—Seregno, Saronno—Como in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen Italiens beantragt.

Auf Grund des Art. 58 des internationalen Uebereinkommens hat das Centralamt den betheiligten Staaten hievon unterm 1. September Kenntniss gegeben; der Eintritt der neuen Linien in den internationalen Transportdienst erfolgt einen Monat vom Datum dieses Benachrichtigungsschreibens.

Wien, am 4. September 1893.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

General-Direction der kgl. Bayer. Staatsbahnen. (Linie Eger—Hof: Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Eger.) Die von der Generaldirection der kgl. Bayer. Staatsbahnen am gemeinschaftlichen Bahnhofe in Eger, im Einverständnisse mit den betheiligten Bahnverwaltungen projectirte Erweiterung der Anlage für den bayer. Werkstättendienst wurde genehmigt.
[27. Juli, Z. 38.924.]

Projectirte schmalspurige Schleppbahn von der Stadt Karlsbad nach Giesshübl-Puchstein. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung, in Betreff des von der Firma Heinrich Mattoni vorgelegten Projectes für eine schmalspurige Schleppbahn von der Stadt Karlsbad nach Giesshübl-Puchstein für den 18. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Carl Pezellen betraut. [G.-I.-Z. 16.213.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Localbahn Kapfenberg-Seebach-Au: Planumbreite für Objecte.) Aus bauökonomischen Gründen wurde die Reduction der Planumbreite aller bis zur Bahnkrone reichenden Brücken in schmalspurigen Localbahnen ohne Rollschemmelverkehr gegenüber dem bisher normirten Maasse von 3·6 m zugestanden, u. zw. wurde bei solchen Brücken mit Lichtweiten bis inclusive 3·0 m eine Planumbreite von 3·4 m, bei grösseren Lichtweiten eine Planumbreite von 3·5 m als zulässig befunden.
[14. August, Z, 38.124.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Schleppgeleise, abzweigend vom km 0·7/8 der Strecke Karolinenbrücke—Parsch zur Feigenkaffeefabrik der Firma Andrä Hofer: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für ein vom km 0·7/8 der Strecke Karolinenbrücke—Parsch abzweigendes Schleppgeleise zur Feigenkaffeefabrik der Firma Andrä Hofer für den 11. September anberaumt. [G.-I.-Z. 16.870.]

Projectirte Localbahn von Klagenfurt nach Kirschentheuer. (Trassenrevision.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Klagenfurt hat die Trassenrevision in Betreff des von der k. k. Generalinspection der Oesterr. Eisenbahnen verfassten Projectes für eine Localbahn von Klagenfurt nach Kirschentheuer für den 5. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Richard Kreuter betraut. [G.-I.-Z. 17.131.]

Projectirte Localbahn Niederlindewiese zur Reichsgrenze bei Barzdorf (Heinersdorf). (Politische Begehung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Localbahn Nieder-Lindewiese zur Reichsgrenze bei Barzdorf (Heinersdorf) für den 14. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Kortum betraut. [G.-I.-Z. 16.734.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Verladeplatz im km 6·6/8 der Strecke Bakov—Weisswasser: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Münchengrätz hat die politische Begehung in Betreff der projectirten Herstellung eines Verladeplatzes im km 6·6/8 der Strecke Bakov—Weisswasser für den 9. September anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 17.383.]

— (Linie Prag—Turnau: Errichtung eines Rübenverladeplatzes.) In km 99·1/4 der Linie Prag—Turnau wird für Zwecke der J. J. Ruston'schen Zuckerfabrik in Svijan-Podol ein Rübenverladeplatz errichtet. [25. August, Z. 44.334.]

Oesterr. Nordwestbahn. Linie Wien—Tetschen: Vergrösserung des Güterschuppens in Tetschen. In Folge des steigenden Localverkehres wird der bestehende Local-Güterschuppen in der Station Tetschen durch die Verschalung des an diesen Schuppen anschliessenden Flugdaches vergrössert und der hiedurch gewonnene gedeckte Raum zur Einlagerung von Gütern verwendet. [16. August, Z. 40.180.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Adaptirung der Wagenremise in Trautenau.) In der Station Trautenau wird die unbenützte Wagenremise für die Beschaffung einer Restaurations-Waschküche, einer Kaserne für Stationsarbeiter, eines Stationsmagazins, eines Kohlen- und Presskohleu-Depôts, eines Raumes für den Revisionsschlosser und eines Spritzenschuppens verwendet werden und wurde zu diesen Zwecken eine Adaptirung der Wagenremise vorgenommen. [17. August, Z. 43.509.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Vlarapass: Entwässerungs-Anlage.) Für Zwecke der fürstlich Lichtenstein'schen Gutsverwaltung in Butschowitz wurden durch die Bahnobjecte in km 35·172 und 37·073 der Strecke Butschowitz—Nessowitz ein gusseisernes Rohr und ein schliessbarer Canal als Bestandtheile einer in den Gemeinden Witzomelitz und Nevojitz herzustellenden Entwässerungsanlage geführt. [9. August, Z. 37.842.]

— (Inundationsbrücke im km 82·8/9 der Strecke Bisenz—Wessely: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für die Errichtung einer 30 m langen Inundationsbrücke im km 82·8/9 der Strecke Bisenz—Wessely für den 5. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Alois Jellinek betraut. [G.-I.-Z. 16.869.]

Localbahn Častalowitz - Reichenau a/Kn. - Solnitz. (Unterlassung der Errichtung einer Haltestelle.) Von der angeordneten Errichtung einer Haltestelle in km 3·3/5 zwischen den Stationen Synkow und Slemeno der obigen Localbahn wurde vorläufig Umgang genommen. [14. August, Z. 34.057.]

Localbahn Laun — Leitmeritz — B. - Leipa. (Ueberbrückung des Elbestromes und des Egerflusses.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 8., 9. und 10. Mai 1893 durchgeführten commissionellen Verhandlungen wurde das Project für die im Zuge der Localbahn auszuführenden Ueberbrückungen des Elbestromes bei Leitmeritz und des Egerflusses bei Libochowitz und bei Zelewitz zur Ausführung genehmigt. [12. August, Z. 30.551.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 20. Juli wurden behufs Wiedererprobung zwei auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen verwendeten Lastzugs-Locomotiven mit Schlepptender neuerlich einer technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. Beide Maschinen sind im Jahre 1862 bei G. Sigl in Wien gebaut, gehören der Serie III/b an und haben die Inventarsnummer 4064, bezw. 4058, und die Fabrikationsnummer 334, bezw. 383. Die Kessel, welche im Jahre 1873 neu erbaut wurden, sind laut Certificat der gesetzlichen Probe wiederholt und zum letzten Male am 22. März, bezw. am 12. April d. J. unterzogen worden, und zwar mit anstandslosem Ergebnisse. Diese beiden Maschinen sind gleichartig gebaut, besitzen im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Sämmtliche Achsen sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder und aussenliegende Frames. Die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist innenliegend und geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der zweiten und dritten Achse Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und sind die Locomotiven noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Fink, einem Sandstreu-Apparate und Tenderspindelbremse, Dampfheizungseinrichtung und cylindrischen Rauchfang nach Ressig. Die Spurweite ist normal. Das Totalgewicht der Maschine im ausgerüsteten Zustande 34·55, bezw. 35·65 t. Die concessionirte Dampfspannung beträgt 7, bezw. 8 Atmosphären. Die mit diesen beiden Maschinen unternommene Probefahrt fand auf der 8·7 km langen Theilstrecke von Lemberg nach Zimnawoda und retour statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 55, bezw. 62 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 40, bezw. 47 km per Stunde erreicht. Beide Locomotiven zeigten selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit dieser Probefahrt einen gleichmässig ruhigen und sicheren Gang, so dass es aus Sicherheitsrücksichten keinem Anstande unterliegt, die vorbeschriebenen zwei Maschinen für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu verwenden. [Z. 43.205.]

— (Linie Pilsen—Dux: Eröffnung einer Telegraphenstation.) Die in der Personen-Haltestelle und Betriebsausweiche „Mlatz“ zwischen den Stationen Plass und Scheles der Linie Pilsen—Dux bestehende Eisenbahn-Telegraphenstation ist mit 15. August 1893 als Station für den allgemeinen Telegraphenverkehr eröffnet worden. [Z. 43.697.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn - Projecte. (Verlängerung der Dauer einer früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 9. August 1893, Z. 53.625, die seinerzeit mit Erlass vom 28. Juli 1892, Z. 46.080 (45.080), den Gutsbesitzerinnen Witwe Josefine Mán, der Baronin Clara Sztojka und der Josefine Mán im Sinne der bestehenden Normen ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Endstation Marmaros-Sziget der Linie Szerencs—Marmaros-Sziget der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der im Bau begriffenen erstclassigen Linie Marmaros-Sziget—Körösmezö—ungarisch-galizische Landesgrenze-(Woronienka—Stanislau [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 49, 55 und 74 ex 1892]), abzweigende, im Iza-, eventuell im Vissóthale bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze nächst Királybaba (an der Bergscheide zwischen dem Comitate Marmaros und der Bukowina) führende normalspurige erstclassige Eisenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1892, Vorconcession Post 4), auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

Einführung von Vorsichtsmassregeln im Bereiche der Budapester Bahnhöfe und Dampfschiffs - Landungsplätze gegen Einschleppung der Cholera. (Aufstellung von Aufsichtsärzten.) Der kgl. ungar. Minister des Innern hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister angeordnet, dass auf sämmtlichen Bahnhöfen der in Budapest einmündenden Eisenbahnen und an den Landungsplätzen der Dampfschiffe Aufsichtsärzte bestellt werden, die bei Ankunft der Züge ohne weitere Belästigung der Reisenden darauf zu achten haben, ob unter den Ankommenden sich nicht etwa erkrankte oder krankheitsverdächtige Reisende befinden, in welchem Falle diese sofort am Bahnhofe oder der Landungsstation ärztlich untersucht werden sollen, worauf nach dem Ergebnisse der Diagnose in kurzem Wege die entsprechenden sanitäts-polizeilichen Vorkehrungen zu treffen sind. Ein besonderes Augenmerk ist den aus dem Nordosten Ungarn ankommenden Zügen, sowie jenen Schiffen zuzuwenden, die aus den unteren Donaugebieten eintreffen.

Südbahn-Gesellschaft. (Probefahrten mit dem Hofzuge auf der Linie Steinamanger—Güns.) Die Direction der Südbahn-Gesellschaft hat auf der von ihr betriebenen, mit Secundär-Oberbau ausgerüsteten Linie Szombathely—Köszeg (Steinamanger—Güns) Probefahrten mit dem anlässlich der Corps-Manöver zur Benützung Sr. Majestät eingerichteten Hofzuge vornehmen lassen, deren Resultat ein durchaus befriedigendes war. Der erste von Sr. Majestät benützte Hofzug wird dort am 16. September verkehren und sodann zur Benützung der später eintreffenden Allerhöchsten Herrschaften bereit stehen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Haltestelle „Budapest-Kitéro" [Budapest-Ausweiche] für den Wagenladungs- und Frachtgut-Verkehr.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass am 20. August die auf der Linie Budapest—Semlin zwischen den Stationen Budapest-Ferenczváros, bezw. Budapest-dunaparti teherpályaudvar und Soroksár gelegene Haltestelle Budapest-Kitérö für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet wurde.

Ausland.

Preussen. (Concessions-Urkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Meppen nach Haselünne für Rechnung des Kreises Meppen.) Laut obiger, im „D. R.-A." veröffentlichten Concessions-Urkunde vom 8. August wird dem Kreise Meppen die Concession zum Baue und Betriebe einer für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehre bestimmten, den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands unterworfenen Eisenbahn von Meppen nach Haselünne ertheilt. Die Spurweite dieser Bahn soll 1·434 m betragen. Die Vollendung und Inbetriebnahme derselben muss längstens bis zum 1. Juli 1895 erfolgen.

— (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Bremervörde nach Buxtehude.) Das kgl. preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat die kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Bremervörde nach Buxtehude beauftragt.

Italien. (Eisenbahn Adriatico-Fermo-Amandola.) Die das Project für eine Linie Adriatico-Fermo-Amandola betreffenden Studien sind nahezu abgeschlossen. Diese Linie beginnt in der Station Porto S. Giorgio und läuft parallel mit der bereits bestehenden, längs des Meeres führenden Eisenbahn bis zum Flusse Bocche di Rio. Linksseits dieses Flusses zieht sie sich sohin weiter bis zur Stadt Adriatico, wo sich ein 1800 m langer Tunnel befindet, welcher in den sogenannten Graben von S. Giuliano ausmündet. In einer grossen Curve läuft sie dann, die Ebene von Tenna durchschneidend, bis zum Appennin und gelangt sohin nach Molino di Magliano nächst Grottazolina. Hier übersetzt sie den Tenna, berührt die Territorien von Monte Giorgio, Falerone und Servigliano und erreicht die Grenze der Provinz Macerata. Nach Durchschneidung der Territorien von S. Martino und S. Vittoria in Mattenano erreicht sie die Stadt Amandola. Wo die Station Fermo zu erstehen hat, ist noch nicht festgestellt, jedenfalls aber nicht weit von der Stadt gleichen Namens.

— (Eisenbahn Fano-Santa Barbara und Lecce-Francavilla.) Die staatstechnische Direction für die Eisenbahnen in Ravenna hat dem Ministerium die Executiv-Projecte für die zwei Linien Fano-Santa Barbara und Lecce-Francavilla zur Genehmigung vorgelegt.

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn im Betriebsjahre 1892/93.) Die Gesammteinnahmen der Mittelmeerbahn betrugen im Betriebsjahre 1892/93, d. i. vom 1. Juli 1892 bis 30. Juni 1893, 119,345.054·90 Lire, von welchen 115,109.169·56 Lire auf das Hauptnetz und 4,255.885·34 L. auf das Secundärnetz entfallen. Die Länge des Mittelmeernetzes betrug am Ende des Betriebsjahres 5168 km; Hauptnetz 4190 km, Secundärnetz 978 km.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) Im Betriebsjahre 1892/93, d. i. vom 1. Juli 1892 bis 30. Juni 1893, beliefen sich die Gesammteinnahmen auf 106,619.359·37 L. Hievon entfallen auf das Hauptnetz 100,181.219·86 L. und auf das Secundärnetz 6,438.139·51 L. Am 30. Juni 1893 betrug die Länge des adriatischen Netzes 5406 km; Hauptnetz 4261 km, Secundärnetz 1145 km.

— (Einnahmen der Sardischen Eisenbahnen.) Die Verkehrseinnahme betrug im Betriebsjahre 1892 1,709.019 Lire, gegen das Vorjahr um 39.247 L. weniger, sonstige Einnahmen 18.630 L., gegen das Vorjahr um 8000 L. weniger. Die staatliche Beihilfe betrug 6,149.355 L., so dass sich die für den Abschluss massgebende Gesammtgutschrift auf 8,579.298 L. und die Gesammtbelastung auf 6,915.762 L. stellt, um 56.945 L. weniger als im Vorjahr. Unter Zurechnung des Vortrages aus 1891 helief sich der Reinertrag auf 1,762.796 L.; hievon wurden 125 ausgeloste Actien zu je 3000 L. getilgt, auf jede Actie 15·30 L. Zinsen und Dividenden gezahlt, dem Reservefond 83.777 L. überwiesen und der Rest mit 119.619 L. der neuen Rechnung vorgetragen.

— (Elektrische Tramway Mailand-Monza.) Am 20. Juli fanden die zwei Probefahrten auf der elektrischen Tramway Mailand-Monza statt. An denselben nahmen Theil der Präfect Baron Winspeare und der Bürgermeister von Mailand Vigoni. Diese Fahrten ergahen ein günstiges Resultat. Die elektrische Tramway Mailand-Monza unterscheidet sich von anderen hauptsächlich dadurch, dass hei ihr die elektrische Kraft nicht vermittelst Drähten übertragen wird, sondern im Wagen selbst enthalten ist, in welchem sich eine Accumulatoren-Batterie, System Gandini, befindet. Der Wagen fasst 34 Personen, wovon 18 im Innern und je 8 auf den heiden Plattformen untergebracht werden können. Trotz des grossen Gewichtes des Wagens kann derselhe mit einer Geschwindigkeit von 50 km per Stunde verkehren; diese Fahrgeschwindigkeit wurde jedoch Seitens der Behörde auf 18 km herabgesetzt, so dass die Fahrt von Mailand nach Monza 55 Minuten dauern wird. Vorläufig wurde diese Tramway blos versuchsweise und nur für die Strecke Mailand—Sesto dem öffentlichen Verkehre übergeben.

— (Rollendes Materiale der Sicilischen Eisenbahnen.) Am 30. Juni 1893 war der Stand des rollenden Materiales der Sicilischen Eisenbahnen folgender:

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit vier gekuppelten Rädern	7	—	7
Mit Tragachse	28	—	28
Mit sechs gekuppelten Rädern	73	—	73
Mit acht gekuppelten Rädern	1	7	8
Tender-Locomotiven mit sechs gekuppelten Rädern	12	—	12
Verschieb-Locomotiven	8	—	8
zusammen	129	7	136
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Salon- und Breakwagen	8	—	8
Wagen I. Classe	24	—	24
Wagen II. Classe	58	—	58
Gemischte Wagen I. und II. Cl.	84	6	90
Wagen III. Classe	196	—	196
Gemischte Wagen II. und III. Cl.	10	—	10
(für den Secundärbetrieb):			
Gemischte Wagen I. und II. Cl.	10	—	10
Wagen III. Classe	10	—	10
zusammen	400	6	406
III. Gepäckswägen:			
Gewöhnliche	48	—	48
Gemischte mit Post	12	—	12
Gemischte mit Postabtheilung und Abort	10	—	10
zusammen	70	—	70
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	9	—	9
Gedeckte Wagen für Frachten und Vieh	1.074	—	1.074
Offene hochhordige Frachtwagen	212	—	212
Offene niederbordige Frachtwagen	336	—	336
Offene niederbordige Frachtwagen mit Thüren	29	—	29
Cisternenwagen für Wasser, Wein und Petroleum	9	6	15
Schotterwagen	6	—	6
Krahnwagen	2	—	2
Plateauwagen, hochbordige, à 30 t	10	—	10
„ niederbordig, à 30 t	10	—	10
zusammen	1.697	6	1.703

— (Rollendes Materiale der Adriatischen Eisenbahn). Am 30. Juni war der Stand des rollenden Materials der Adriatischen Eisenbahn folgender:

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Summa
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern . . .	48	—	48
Mit vier gekuppelten Rädern . .	418	—	418
Mit sechs gekuppelten Rädern .	425	—	425
Mit acht gekuppelten Rädern .	111	—	111
Tender-Locomotiven mit vier gekuppelten Rädern	4	—	4
Mit sechs gekuppelten Rädern .	79	—	79
Verschiehlocomotiveu	18	—	18
Dampfwagen (Belpaire)	2	—	2
zusammen . . .	1.105	—	1.105
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Salon- und Breakwagen	60	—	60
Wagen I. Classe	340	—	340
Wagen II. Classe	503	—	503
Gemischte Wagen I. und II. Classe	512	—	512
Wagen III. Classe	1.453	—	1.453
Gemischte Wagen II. und III. Cl.	7	—	7
Wagen IV. Classe	10	—	10
Zellenwagen	6	—	6
Postwagen	73	—	73
(für den Secundärdienst):			
Wagen I. Classe	2	—	2
Wagen II. Classe	2	—	2
Gemischte Wagen I. u. II. Classe	25	—	25
Wagen III. Classe	168	—	168
Gemischte Wagen I., II. und III. Classe	1	—	1
Wagen III. Classe mit Gepäcksabtheilung	6	—	6
zusammen . . .	3.168	—	3.168
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	611	—	611
Mit Post verbunden	54	—	54
zusammen . . .	665	—	665
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	93	—	93
Für Kleinvieh	120	—	120
Gedeckte für Frachten und Vieh	11.522	—	11.522
Offene, hochhordige	4.208	—	4.208
„ niederhordige	2.700	—	2.700
„ mit Thüren	875	—	875
Streifwagen	139	—	139
Cisternenwagen für Wasser, Wein Petroleum	261	—	261
Schotterwagen	506	—	506
Schneepflüge	27	—	27
Tunnelwagen	4	—	4
Krahnwagen	43	—	43
Diverse Frachtwagen	35	—	35
Rettungswagen	42	—	42
zusammen . . .	20.575	—	20.575

— (Dampftramway Chieri-Castelnuovo d'Asti.) Der Ausschuss dieser Tramway, gebildet aus Vertretern der betheiligten Orte, welche bisher eine Beihilfe von 93.000 Lire bewilligt haben, hatte bei der Stadtverwaltung von Turin einen bedingungslosen Zuschuss von 4000 Lire beantragt. Obwohl die Verbindung mit Turin nur eine mittelbare wird, hat diese Stadt mit Rücksicht auf die Verhältnisse von Castelnuovo als Hauptort eines Kreises mit nicht unbedeutendem Handel und Landwirthschaft und auf die für Turin daraus erwachsenden Vortheile einen Zuschuss von 6000 Lire bewilligt.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Theilweise Sistirung der Personenfahrten auf der Donau und Einstellung der Localfahrten im Wiener Donaucanale.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft können in Folge der ausserordentlich ungünstigen Wasserstandsverhältnisse auf der Donau die Postschiffe an den Stationen Wesenufer, Weitenegg, Rossatz, Tulln und Fischamend nicht mehr landen, weshalb der Personenverkehr mit diesen Stationen von nun an bis auf Weiteres sistirt wird. Aus dem gleichen Grunde werden die Localfahrten im Wiener Donaucanale zwischen Sofienbrücke, Stefaniebrücke und Nussdorf, Klosterneuburg, Langenzersdorf, Korneuburg, Greifenstein vom 2. September eingestellt. Die Verbindungsschiffe im Anschlusse an die Passagierfahrten nach und von Linz, Presshurg und Budapest werden wie bisher von und nach den Donaucanal-Stationen Stefaniebrücke und Weissgärher verkehren.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Polluce" von Santos.) Dieser Dampfer von 1286 Tonnen Gehalt ist am 19. Juli nach 39tägiger Fahrt mit 1 Passagiere und 1671 Gewichtstonnen factischer Ladung von Santos in Triest angelangt. Derselbe hrachte aus Santos 1,264.260 kg Kaffee (hievon 15.000 kg für Venedig und 6000 kg für Smyrna); aus Rio de Janeiro 364.620 kg Kaffee, 19.351 kg Häute (hievon 4974 kg für Corfu); aus Bahia 16.747 kg Häute, 6014 kg Cacao. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,659.120 fl. ö. W.

— (Abfahrt des Dampfers „Medusa" nach Santos.) Dieser Dampfer von 1686 Tonuen Gehalt ist am 25. Juli ohne Passagiere und mit 94 Gewichtstonnen factischer Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos abgegangen. Derselhe verschiffte nach Pernambuco 19 Colli Papier, 60 Colli Stahl, 19 Colli Möbeln; nach Bahia 10 Colli Stahl, 25 Colli Bier, 400 Colli Mehl; nach Rio de Janeiro 75 Colli Stahl, 5 Colli Knöpfe, 45 Colli Bier, 4 Colli Baumwollwaaren, 51 Colli Möbeln, 1 Collo Spielwaaren; nach Santos 36 Colli Möbeln, 250 Colli Bohnen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 23.395 fl. ö. W.

Fiumaner Hafenverkehr. (Export und Import im ersten Semester 1893.) Der Seeverkehr von Fiume war, wie aus Budapest berichtet wird, im letztverflossenen Halhjahre aussergewöhnlich lebhaft und umfangreich, wie dies aus folgenden Daten hervorgeht. Es betrug nämlich der betreffende Verkehr vom 1. Jänner bis 30. Juni (in Metercentnern):

	1893	1892
Gesammt-Import	2,049.320	1,283.726
Gesammt-Export	1.351.686	950.656
daher in Summa . . .	3,401.005	2,234.382

(exclusive Holz und lehender Thiere); die Güterfrequenz hat somit eine Steigerung um 1,166.624 q erfahren.

In den Hauptartikeln zeigt sich folgende Bewegung, und zwar hei der Einfuhr:

	Metercentner 1893	1892
Kaffee	14.030	8.586
Agrumen	35.917	4.906
Oele, vegetabilische . .	12.783	6.652
Wein	432.825	140.121
Jute	101.538	29.386
Reis	373.932	251.406
Petroleum	348.196	311.950

Besonders bemerkenswerth ist die Zunahme der Import-Quantitäten an Kaffee, Agrumen und Oelen. Die grosse Steigerung des Importes an Wein ist eine Folge der Weinzollclausel mit Italien, welche die Hauptversorgung des Consums von dieser Seite her ermöglicht.

Beim Export stellen sich die Vergleichszifferu folgendermassen:

Für die Massenartikel:	Metercentner 1893	1892
Pflaumen	14.998	6.104
Zucker	198.643	69.032
Weizen	29.008	15.853
Mais	70.840	182.231
Gerste	129.797	65.108
Hülsenfrüchte (Fisolen)	127.734	61.692
Reis	54.611	16.415
Mehl	446.033	320.226
Sprit	12.830	8.590
Mineralwasser	13.897	12.344
Gerbestoffe	57.107	45.731
	in Millionen Stück	
Fassdauben	30·86	14·45

Ein ganz hedeutender Aufschwung zeigt sich somit in der See-Ausfuhr, namentlich bei Zucker, Pflaumen, Gerste, Fisolen,

Reis, Mehl und Fassdauben, und wird voraussichtlich die neue Cerealien-Ernte mit ihren günstigen Chancen die diesfällige Güterbewegung auch in der zweiten Hälfte des Jahres auf einer ansehnlichen Höhe erhalten. Die so überaus gesteigerte Güterbewegung konnte nicht verfehlen, theilweise und periodisch eintretende Stauungen zu verursachen, weil die Hafen- und Magazinsanlagen sich als unzureichend erwiesen haben, wogegen eine theilweise Abhilfe durch Aufführung zahlreicher und umfangreicher Nothbauten getroffen wurde.

Schleppschiffahrt auf dem Neckar. (Ergebnisse im Jahre 1892.) Dem Jahresberichte der Actiengesellschaft für den Betrieb der Kettenschiffahrt auf dem Neckar im Jahre 1892 ist Folgendes zu entnehmen: Die Schiffahrt konnte am 4. Jänner 1892 eröffnet werden. Eine kurze Unterbrechung durch Eis vom 18. bis 27. Jänner abgerechnet, waren die Verhältnisse während des ersten Halbjahres sehr zufriedenstellend. Der Wasserstand war gut und ermöglichte flotten Betrieb. Mit Beginn des zweiten Halbjahres aber nahm das Wasser ab und fiel derart, dass vom 18. bis 23. August und vom 3. bis 7. September wegen Niederwasser Pausen im Betriebe entstanden, während welcher nur die unterwegs befindlichen Züge noch an ihren Bestimmungsort gelangen konnten. Den Höhepunkt erreichte der Uebelstand in der Zeit vom 18. September bis 3. October, während welcher der Betrieb ganz eingestellt werden musste. — Diese Unterbrechungen des Betriebes einerseits, die durch den langandauernden Niederwasserstand unter 85 cm Heilbronner Pegels bedingten Rabattzahlungen an die Schiffer andererseits, tragen die Schuld, dass das finanzielle Ergebniss des Jahres 1892 der Leistung weniger entspricht, als es sonst der Fall sein würde. Im Spätherbste besserten sich die Wasserverhältnisse; der Betrieb konnte bis zum 25. December fortgesetzt werden.

Der Verkehr mit Lauffen, welcher nur bei einem Wasserstande über 70 cm gefahrfrei möglich ist, musste naturgemäss unter den üblen Wasserverhältnissen leiden. Indessen gelang es, ein Ergebniss zu erzielen, welches hinter dem dieses Betriebes in 1891 nicht zurückbleibt. Es wurden nach Lauffen mit 45 Schleppzügen in 182 Fahrzeugen theils von Mannheim aus Kohlen und Coaks, theils von Hassmersheim aus Steine, im Ganzen 10.492 t, nach den übrigen Stationen Sontheim, Horkheim, Klingenberg und Nordheim 806 t verfrachtet, was zusammen eine Bruttoeinnahme von 12.811 Mk. 90 Pf. erzielte. Auf der ganzen Strecke standen 2521 Arbeitstage zu Gebote, von diesen waren 1880 oder 74·6 pCt. nutzbar zu machen (gegen 82·31 pCt. im Jahre 1891), 379 waren Reparaturtage und an 262 Tagen mussten die Kettendampfer theils wegen Hoch- und Niederwasser, theils wegen Frost und theils darum still liegen, weil es in Mannheim an Ladung für die zu schleppenden Fahrzeuge mangelte. Die Zahl der directen Züge von Mannheim nach Heilbronn betrug 506 (472 in 1891), ausserdem wurden 35 Localzüge abgelassen (49 in 1891) und 45 Züge nach Lauffen befördert (45 in 1891). Die 7 Kettendampfer legten zusammen 59.682 Bergkilometer zurück, und zwar mit 3616 leeren und 2500 beladenen Fahrzeugen gegen 3998 leeren und 2587 beladenen in 1891. Die Anzahl der im verflossenen Jahre auf dem Neckar in 6116 Touren geschleppten Schiffe betrug 317, welche zusammen einen Laderaum von 36 210 t = 724.200 Ctr. darstellten. Die 6116 leeren und beladenen Fahrzeuge legten 409.960 km zurück oder per Fahrzeug 67 km gegen 62 km in 1891. — Die 2500 beladenen Fahrzeuge enthielten 142.525 t Ladung, Durchschnittsladung 57 t gegen 50·9 t in 1891. — Sämmtliche beladenen Fahrzeuge hatten einen Gesammtladeraum von 251.980 t, die Schiffe fuhren daher mit einer Durchschnittsladung von 56·6 pCt. gegen 53·9 pCt. in 1891. — Die Gesammtleistung des Jahres 1892 in Bezug auf die Beförderung von Ladung betrug 14,401.576 Tonnenkilometer.

Betriebsergebniss: Bruttogewinn 150.303 Mk. 93 Pf., ab statutenmässige Abschreibungen 71.478 Mk. 7 Pf., bleibt Reingewinn 78.825 Mk. 86 Pf.; hievon ab: Antheil der kgl. Staatsregierung 602 Mk. 88 Pf., bleibt 78.222 Mk. 98 Pf.; dazu Gewinnvortrag aus 1891: 135 Mk. 87 Pf., gibt zusammen 78.358 Mark 85 Pf., so dass den Actionären eine Dividende von 5½ Percent ausbezahlt werden konnte.

Verschiedene Mittheilungen.

Deutsche Verkehrsordnung. (Ergänzung, bezw. Abänderung derselben.) In Nr. 30 des Deutschen Reichsgesetzblattes findet sich folgende Bekanntmachung vom 28. Juli 1893, betreffend Aenderungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands: „Auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath in der Sitzung vom 22. Juli folgende Aenderungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossep: 1. Im ersten Satze der Bestimmungen unter Nr. XLVI a, Ziffer 2, ist das Wort „geaichten“ durch die Worte „richtig zeigenden“ zu ersetzen; 2. Die Bestimmung unter Nr. XLVII erhält folgende Fassung: Chlormethyl wird nur in luftdicht verschlossenen, starken Metallgefässen und auf offenen Wagen befördert. In den Monaten April bis October einschliesslich sind derartige Sendungen von dem Absender mit Decken zu versehen, falls nicht die Gefässe in Holzkisten verpackt sind. — Vorstehende Aenderungen treten am 15. August 1893 in Kraft.“

Diese Bestimmungen sind in dem am 1. September zur Kundmachung gelangten I. Nachtrage zum österr. Betriebs-Reglement, bezw. in dem am gleichen Tage publicirten II. Nachtrage zur Vereinharung mit Deutschland, betreffend erleichternde Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr der bedingungsweise zum Transporte zugelassenen Gegenstände gleichfalls bereits enthalten.

Eisenbahn Reichenberg - Gablonz - Tannwald. (Verlegung der Amtslocalitäten.) Die Amtslocalitäten der Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald, welche sich bisher Wien, I., Hohenstaufengasse Nr. 5 befanden, wurden am 24. August nach I., Giselastrasse Nr. 11 verlegt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz.

Monat August 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten August 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten August 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten August 1893	Stand am letzten August 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	4625·12	902·665	416·31	5111·475
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	703·79	72·00	0·81	744·98
Korn	2619·945	—	198 05	2421·895
Gerste	200·115	830 32	11·065	1019·375
Hafer	—	—	—	—
Mehl	111·77	—	11·25	100·52
Reis	59·39	—	—	59·39
Zucker	699·71	—	195·135	504·575
Diverse	0·02	0·34	—	0·36
Zwilche	216·32	—	—	216·32
Kaffee	3·76	—	—	3·76
Maschinen	10·30	—	—	10·30

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten August 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten August 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten August 1893	Stand am letzten August 1893
Lagerscheine:				
Stück	34	—	4	30
Versicherungswerth ö.W. fl.	57.255·—	—	8610·—	48.645·—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	23	—	3	20
Versicherungswerth ö.W. fl.	44.795·—	—	4860·—	39.935·—
Lombardbetrag „ „	29.267·—	—	—	29.267.—

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat August 1893.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten August 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten August 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten August 1893	Stand am letzten August 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	105.111	26.776	19.134	112.753
Darunter wichtigste Waaren:				
Korn	41.589	4.571	6.169	39.991
Mais	47.951	20.728	7.189	61.490
Hirse	5.632	—	219	5.413
Diverse	9.939	1.477	5.557	5.859

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten August 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten August 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten August 1893	Stand am letzten August 1893
Lagerscheine:				
Stück	7	4	—	11
Versicherungswerth ö.W. fl.	48.450	40.620	—	89.070
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17

Monat August 1893.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Augnst 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten August 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten August 1893	Stand am letzten August 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	79.192	10.770	15.457	74.505
Darnnter wichtigste Waaren:				
Stärke	5.425	618	127	5.916
Wein	13.682	1.107	2.221	12.568
Zucker	28.623	4.008	8.809	23.822
Spiritus	9.244	126	324	9.046
Diverse	22.218	4.911	3.976	23.153

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten August 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten August 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten August 1893	Stand am letzten August 1893
Lagerscheine:				
Stück	44	6	—	50
Versicherungswerth ö.W. fl.	75.300	10.125	—	85.425
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	40.500	3.700	—	44.200

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat August 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	416·75	—	196·71	220·04	1405·05	—	279·47	1125·58
Roggen	657·55	33·45	691·00	—	707·47	—	610·96	96·51
Gerste	178·91	104·29	9·63	273·57	4170·42	254·03	830·88	3593·57
Hafer	24·73	—	24·73	—	—	18·67	—	18·67
Erbsen	620·20	133·19	67·25	686·14	354·36	—	4·41	349·95
Bohnen	193·88	101·17	106·49	188·56	456·15	14·30	105·79	364·66
Raps	445·00	279·20	308·35	415·85	—	—	—	—
Wicken	99·23	97·33	2·66	193·90	—	—	—	—
Mais	82·02	—	68·00	14·02	39·29	—	39·29	—
Hirse	22·03	—	—	22·03	—	—	—	—
Leinsaat	7·93	—	—	7·93	15·79	—	15·79	—
Diverse	0·41	—	0·41	—	—	29·86	—	29·86
Zusammen	2748·64	748·63	1475·23	2022·04	7148·53	316·86	1886·59	5578·80
Versicherungswerth ö.W. fl.	21.907	6.593	12.191	16.309	46.749	18.86	12.188	36.447
Spiritus	309·14	—	—	309·14	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	5.565	—	—	5.565	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	1	—	—	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	1920	—	—	1920
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat August 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	—	—	—	—	—	—	—
Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerste	500	—	500	—	—	—	—	—
Hafer	620	97	703	14	—	—	—	—
Erbsen	850	63	101	812	—	—	—	—
Bohnen	434	—	18	416	—	—	—	—
Raps	88	—	—	88	—	—	—	—
Wicken	28	—	4	24	—	—	—	—
Leindotter	20	—	—	20	—	—	—	—
Leinsamen	40	—	—	40	—	—	—	—
Mais	53	—	40	13	100	—	—	100
Diverse	81	—	42	39	—	—	—	—
Zusammen . . .	2.714	160	1.408	1.466	100	—	—	100
Versicherungswerth . . fl.	21.872	966	9.094	13.744	600	—	—	700
Spiritus	7.590	40	1.223	6.407	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	119.324	596	18.764	101.156	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	6	1	1	6	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	4.500	700	800	4.400	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	3	2	—	5	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	2.400	1.700	—	4.100	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	1.300	720	—	2.020	—	—	—	—
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	11	2	3	10	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	18.205	3.275	4.760	16.720	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	11	2	3	10	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	18.205	3.275	4.760	16.720	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	10.560	1.800	2.690	9.670	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einlagerung, bezw. Reexpedition im Lagerhause Wien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für Getreide-Sendungen von Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.

Mit Giltigkeit vom 20. September 1893 wird im Verkehre von Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen die Reexpedition der im Lagerhause Wien der pr. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft eingelagerten Getreide- u. s. w. Sendungen nach Massgabe der im Theil III, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifes enthaltenen Bestimmungen zugelassen.

Wien, am 2. September 1893. [740]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Zucker von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationeu der k. k. Oesterr. Staatsbahnen via Wien vom I. September 1892.

Einbeziehung der Station Absdorf-Hippersdorf der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den Tarif.

Mit 1. October 1893 wird die Station Absdorf-Hippersdorf der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den vorstehend bezeichneten Ausnahmetarif einbezogen.

Demzufolge ist auf Seite 5 des Tarifes sub „B. Vom Schnittpunkt“ vor Admont einzutragen:

	ad a)	ad b)	ad c)
Absdorf-Hippersdorf . . .	24·—	21·—	17·—

Kreuzer pro 100 kg.

Desgleichen ist auf Seite 6 Absdorf-Hippersdorf mit einer Entfernung von 40 km bis Nussdorf einzustellen.

Wien, am 1. September 1893. [741]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Frachtberechnung für Holztransporte in Wagenladungen.

Im Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverbande werden die für nach dem Verbands-Specialtarife 2 abzufertigende Holztransporte bestehenden Frachtberechnungs-Vorschriften rücksichtlich des Verkehres mit Verbandsstationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Localbahnen dahin abgeändert, dass die Frachtgebühr für das factisch verladene Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief, ohne Rücksichtnahme auf das Ladegewicht der für diese Transporte beigestellten Wagen, berechnet wird.

Die für Gegenstände über 6·3 m Länge bestehenden übrigen Bestimmungen bleiben unverändert.

Jene Hartholz-Gattungen, bezüglich welcher die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen eventuell fernerhin aufrecht bleiben sollte, werden seinerzeit verlautbart werden.

Wien, am 1. September 1893. [742]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tour- und Retourkarten nach der Station Politz.

Vom 16. September 1893 an werden Tour- und Retourkarten III. Classe von Stationen der Strecke Chotzen—Hronov incl. nach Politz für den Zug Nr. 921 ausgegeben.

Diese Karten berechtigen zur Rückfahrt innerhalb 8 Tagen vom Tage der Abstempelung an gerechnet mit beliebigen Personenzügen.

Die Fahrpreise stellen sich per Person wie folgt:

Nach Politz und zurück III. Classe

von Tynist und Bolehost	fl. 1.16
„ Opočno	„ 0.91
„ Bohuslavic und Neustadt a. M.	„ 0.71
„ Wenzelsberg und Nachod	„ 0.46
„ Hronov	„ 0.26
„ Starkoč	„ 0.71
„ Chotzen	„ 1.82

Wien, am 4. September 1893. [743]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Petroleum-Transporte ab Elbeteinitz und Pardubic.

Zu dem Ausnahmetarife vom 15. November 1891 für den Transport von Petroleum etc. ab Elbeteinitz und Pardubic nach gesellschaftlichen Stationen tritt am 1. October 1893 der Nachtrag I in Kraft, welcher eine Ergänzung der Tarifbestimmungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können unentgeltlich bei der Direction in Wien, I., Pestalozzigasse 8, bezogen werden.

Wien, am 5. September 1893. [744]

Sonstige Nachrichten.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. (Aufnahme der Station Hainstadt in Baden.) Am 1. September wird die Station Hainstadt in Baden in den Verbandsverkehr einbezogen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Mittelst Nachtrag VI, giltig vom 1. September, sind die Stationen der Bregthalbahn in den directen Tarif für die Beförderung von Holz von Stationen deutscher Bahnen nach Stationen der Französischen Ostbahn aufgenommen worden.

Norddeutsch-Bayerischer Getreide- und Mehlverkehr. (Tarifirung des Artikels Malz.) Die Sätze des Getreide- etc. Ausnahmetarifes vom 1. März 1892 finden vom 1. October 1893 ab für den Artikel Malz nicht mehr Anwendung.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. December 1893. (Tarifirung des Artikels Cacao im Verkehre mit Salzburg.) Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs I a für den Verkehr mit Salzburg finden vom 1. Augnst 1893 ab auch für den Artikel „Cacao" Anwendung.

Badisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. (Eröffnung von Stationen der Bregthalbahn.) Die in den Tarif aufgenommenen Stationen der Bregthalbahn: Furtwangen, Schönenbach und Vöhrenbach sind am 1. Augnst 1893 für den Güterverkehr eröffnet worden.

Die Station Schönenbach ist nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Ergänzung des Ausnahmetarifs für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893.) Die Bestimmung auf Seite 4 unter A 5 lit. h ist zu ergänzen, wie folgt:

„Das Gleiche gilt ferner für den directen Verkehr der k. Bayer. Staatseisenbahnen mit der Altdamm-Colberger Eisenhahn ah 2. August 1893,
sodann mit

1. der Werra-Eisenhahn,
2. der Dortmund-Gronan-Enscheder Eisenbahn,
3. der Holländischen und der Nordhrabant-Deutschen Eisenbahn

bezüglich des Verkehres der auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen ah 15. August 1893."

Weiters wird der Ausnahmetarif, soweit nicht nachstehend ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, mit Wirksamkeit vom 1. August 1893 ah ergänzt, wie folgt:

1. Zu den in Ziff. 4, Abs. 1 (vergl. Ausschreiben Nr. 5 im Tarifanzeiger 36 vom 14. August unter Nr. 1—4 verzeichneten Bahnen ist mit Nr. 5 die Main-Neckar-Eisenbahn heizusetzen.
   Zu den in Ziffer 4, Abs. 3 unter lit. b genannten hesonders nothleidenden ausserbayerischen Gebieten treten noch hinzu:
   das Grossherzogthum Sachsen-Weimar, die Herzogthümer Sachsen-Altenhurg, Sachsen-Kohurg-Gotha und Sachsen-Meiningen, die Fürstenthümer Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzhurg-Sondershausen und Reuss j. L., sowie das Oldenhurgische Fürstenthum Birkenfeld.
   Es werden daher auch für die nach diesen Landestheilen bestimmten Sendungen von Streu- und Futtermitteln im directen und Dnrchgangsverkehre der unter Ziff. 4, Ahs. 1 Nr. 1—5 genannten Bahnen 25 Procent der Frachtantheile derselben an den Ausnahmefrachtsätzen fortab im Reclamationswege unter den für die ausserbayerischen Gebiete hestehenden. bereits bekannt gegebenen Voraussetzungen zurück erstattet.
2. Die Bestimmung unter Ziff. 5, lit. b auf Seite 4 findet ferner Anwendung für den directen Verkehr der k. Bayer. Staatseisenbahnen
   a) mit der Neuhaldensleber Eisenbahn ab 7. August 1893,
   b) mit der Oberhessischen Eisenbahn ab 12. August 1893,
3. Endlich werden die Dienstesstellen zur Verhinderung missbräuchlicher Anwendung der die Gewährung dieses Ausnahmetarifes bedingenden Frachtbrief-Vorschrift „zu Streu- oder Futterzwecken" angewiesen, der thatsächlichen Verwendung der nach dem genannten Ausnahmetarif abgefertigten Sendungen zu den angegehenen Zwecken ihr hesonderes Augenmerk zuzuwenden und bei unrichtigen Erklärungen im Frachthriefe unverzüglich Anzeige an die Generaldirection zu erstatten.

Localbahn Oberdorf b/B.—Füssen. (Neuer Tarif.) Voraussichtlich gelangt mit Giltigkeit vom 1. October 1893 ein neuer Tarif über den directen Personen-, Gepäck- nnd Güterverkehr der k. Bayer. Staatseisenbahnen einerseits und den bayer. Linien der Localbahn-Actiengesellschaft anderseits zur Einführung und treten damit gleichzeitig die publicirten Frachtrückvergütungen auf Baumwollwaaren, Baumwolle, Hanf, fertige Seilerwaaren und Holz des Specialtarifes III auf der Linie Oherdorf b/B.—Füssen ausser Geltung.

Südwestdeutscher Verband. (Nachtrag VII zum Heft 7 des Verbands-Gütertarifes.) Zum Heft 7 des Verbands-Gütertarifs (Saarbrücken-Baden) wurde mit Giltigkeit vom 1. September der Nachtrag VII ausgegehen. Derselbe enthält Tarifentfernungen für die in den directen Verkehr einhezogene Station Viernheim der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenhahn und damit im Zusammenhang stehende Ergänzungen der Vorbemerkungen und der hesonderen Bestimmungen.

Bayerisch-Sächsischer Vieh- etc. Verkehr. (Einhezieh ung von Tirschenreuth in den Viehverkehr.) Am 20. August wurde die Station Tirschenreuth der kgl. Bayer. Staatseisenhahnen mit Frachtsätzen für Pferde und sonstiges Vieh in den Tarif vom 10. Mai 1893 einhezogen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Ausnahmtarif für Streu- und Futtermittel.) Zu dem am 1., hezw. 15. Juli eingeführten Ausnahmetarife für Streu- und Futtermittel sind Nachträge erschienen, u. zw.:

Nachtrag II zum Ausnahmetarife für normalspurige Linien und Nachtrag I zum Ausnahmetarife für schmalspurige Linien.

K. Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (Nachtrag IV zum Eilguttarif mit London.) Durch den am 20. August in Geltung getretenen Nachtrag IV zum Eilgut- und Couriereilgut-Tarif zwischen Antwerpen, Ostende und London einer- und Basel, Mühlhausen, Colmar, Strassburg, Saarhurg, Saar-Union und Metz andererseits vom 1. Augnst 1880 werden die directen Eilgutsätze für London dnrchwegs um 2·31 Frcs. für 100 kg ermässigt, und die Stationen Hayingen und Luxemburg in den directen Verkehr aufgenommen.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verband. (Anderweitige ermässigte Frachtsätze für Eilgut.) Mit dem 1. Septemher 1893 traten an Stelle der auf den Seiten 6 und 8 des Heftes II, Tbeil II, des Gütertarifes vom 13. Jänner 1885 (Verkehr von Russland nach Frankreich) aufgeführten Schnittfrachtsätze für Eilgut anderweite ermässigte Schnittfrachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselhen gibt das Tarifbureau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. (Tarifnachtrag I.) Am 1. September 1893 trat zum Tarif für den ohen hezeichneten Verkehr der I. Nachtrag in Geltung. Derselbe enthält u. A. Aenderungen des Vorwortes, der Bestimmungen über Anwendung des Tarifes, der besonderen Bestimmungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Kilometerzeigers, anderweite zum Theil erhöhte, zum Theil ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, eine anderweite Stations-Tariftabelle für Bremerhaven und Geestemünde, anderweite zum Theil erhöhte, zum Theil ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2 für Zucker, sowie Berichtigungen Soweit durch den Nachtrag gegenüber den früheren Fracbtsätzen Erhöhungen eintreten, hleiben die hisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. November 1893 in Geltung.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Ausdehnung von Ausnahmefrachten für thüringische, böhmische und Nürnherger Waaren.) Die im Nachtrag XII zum Bayerisch-Belgisch-Englischen Gütertarife vom 1. Juni 1883 enthaltenen Ausnahmefrachten für die Beförderung von thüringischen, höhmischen und Nürnherger Waaren von den Stationen Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels und Meiningen finden mit Giltigkeit vom 1. September 1893 auch für den Verkehr von den Stationen Eger, Franzensbad nnd Hof der Sächsischen Staatsbahnen, sowie von Lichtenfels und Meiningen, Stationen der Werra-Eisenhahn, Anwendung.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona — Breslau. (Erstreckung der Giltigkeitsdauer von Ausnahme-Frachtsätzen für Eisenartikel.) Die Bekanntmachung vom 26. Mai 1893, wonach die bisherigen Ansnahme-Frachtsätze für Drahtstifte, eiserne Nieten, Schrauben und Muttern für den Schiffs- und Brückenbau, eiserne Unterlagsscheihen und zerlegte Eisenbahnwagen-Obergestelle im Verkehre von den oberschlesischen Eisenbahnstationen nach den Berliner Bahnhöfen und Ringhahnstationen nur noch his 31. August 1893 in Geltnng hleiben sollten, wird dahin abgeändert, dass für den Verkehr nach der Station Berlin (Hamhurger und Lehrter Bahnhof) die hetreffenden Ausnahmefrachtsätze noch bis einschliesslich 15. September 1893 bestehen hleiben.

Schweiz. (Nachtrag zum Anhange zum Ausnahmetarife Nr. 6 für Getreide nach St. Margarethen und Buchs.) Mit 1. September tritt znm Anhange vom 1. März zum schweizerischen Ausnahmetarife Nr. 6 für Getreide etc., enthaltend die Taxen für St. Margarethen und Bnchs, der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält nehst einer neuen Fassung von Ziffer 2 der Bemerkungen zum Anhange neue Taxen für die Stationen der Thunerseehahn, ferner herichtigte Taxen für eine Anzahl Stationen der Rorschach-Heiden-Bahn, Nordostbahn und Bödeli-Bahn, sowie Aenderungen von Stationsnamen. Für St. Margarethen-Heiden bleiht die bisherige Taxe von 60 Cts. per 100 kg noch bis 30. November in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:						Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit		Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1684	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Cement	Podgorze-Bonarka	Podwołoczyska (Bhf.) transit im Verkehre mit Elisabethgrad und Odessa	Aufgabe von, bezw. Zahlung der Fracht für a) 5000 kg b) 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der im Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenz-Verkehr bestehenden Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenz-Verkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 60·7 kr. b) 60·7 kr.		Im Kartirungswege		
					Brody (Bhf.) transit im Verkehre mit Fastow und Kiew					a) 56·7 kr. b) 54·9 kr.					
1685	Südbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl der Position E 8 und 9	Wartberg-Mürzthal und Leoben	Bleiburg	Anfrechthaltung der Bestimmungen für Güter der Classe C	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	87 Heller	77 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		
1686	Ö.N.W.B.	Betheiligten Bahnen	**Elbeumschlags-Verkehr mit Oesterreich.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 39 vom 6. April d. J., unter fortlauf. Nr. 834, für Brünn publicirten Frachtsätze finden unter Einhaltung aller sonstigen Bedingungen auch für **Paraffin** Anwendung.												

Tarifeur

mit **Prima-Referenzen, selbstständiger Calculant,** per **sofort** für ein **grösseres Internationales Speditions- und Elbeschiffahrts-Geschäft gesucht.**

Offerte unter **„P. H. 4410“** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I.** (373)

Federhalter

in jeder Preislage und in unübertroffener, solidester Ausführung empfehlen neben ihren altbewährten Fabrikaten in

Stahlschreibfedern

CARL KUHN & CO.

WIEN.

Zu beziehen durch alle Schreibrequisiten-Handlungen. (371)

Werkzeugfabrik BLAU & Co.

Wien, Hernals, Hauptstrasse Nr. 122

Telephon-Nummer 6137

liefert **sämmtliche Werkzeuge** für Maschinen-Fabriken, Reparatur-Werkstätten, Gas- und Wasserleitungs-Installationen.

Schnellbohrmaschinen. (375)

Illustrirtes Preisbuch gratis und franco.

Bräuer & Janke

Wien 1/1 Tegetthoffstrasse 7 (Kärntnerhof.)

Schutzmarke

Fabrik chirurgischer Verbandstoffe, Rettungskästen, Tragbahren, Sanitäts-Geräthschaften, Bandagen orthopädischer Apparate und künstlicher Extremitäten. Lager chirurgischer Instrumente, Papiermaché-Artikel, Chirurgische Hart- und Weichgummi-Waaren.

Prämiirt Grenoble 1892 für **Rettungs-** und **Sanitätswesen.**

Klinischer Katalog mit über 1000 Illustrationen gratis und franco. (362)

G. WINIWARTER

Blech- und Bleiwaaren-Fabrik

Wien, I., Johannesgasse Nr. 22.

Verzinktes Eisenblech in allen Dimensionen, **Wellenblech** u. **Trägerwellblech** zu Dächern, Plafonds, Balcons, Feuerschutzvorhängen etc.

Ferner liefern noch zu billigsten Fabrikspreisen:

Blei in Blöcken.
Blei in △ Stangen.
Bleiröhren.
Bleiröhren, innen geschwefelt oder verzinnt.
Bleiröhren mit Zinneinlage.
Bleibleche bis 3 m Breite, beliebige Länge.
Bleifolien.
Blei-Apparate jeder Art.
Eisenbleche, schwarz und verzinkt.
Eisendraht, verzinkt.
Metallkapseln (Zinnkapseln), weiss und gefärbt.
Rohr- u. Rinnenhaken, verzinkt.
Weissbleche.
Zink in Platten.
Zinkbleche, raffinirt.
Zinn in Blöcken, Stangen u. Rollen.
Zinnfolien (Staniol).
Zinnbleche. (368)
Zinnröhren.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Döbling bei Wien.
Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).
BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.
Patente in allen Staaten. (312)
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.
Waggon-Oefen 566 in Verwendung.
Rauchverzehrende Kamine „Helios".
Absolut rauchverzehrende „Calorifères".
Central-Heizungen aller Systeme.

Maschinen- & Waggon-Fabriks-
Actien-Gesellschaft
in
SIMMERING BEI WIEN
vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831
liefert:
Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,
Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,
Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben,
Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,
Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,
Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (335)
Patronen und Geschosse.

VOGEL & NOOT
Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken
Wartberg und Mitterdorf
Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark
WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.
Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.
Maschinelle Einrichtungen für Massen-Production.
Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.
Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (323)

Nesselsdorfer
Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft
vormals k. k. priv. landesbef.
Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.
in Nesselsdorf (Mähren).
Gegründet 1850.
Fabrikation:
Alle Gattungen
Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke
sowie alle Arten von
Eisenbahnwagen
für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,
Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.
Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.
Bestandtheile (332)
zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

F. RINGHOFFER
Waggon- und Tender-Fabrik
MASCHINEN-FABRIK
Eisengiesserei und Kesselschmiede
Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik
Kupferhämmer und Walzwerke.
Hauptniederlassung in **Smichow**
Zweigniederlassungen in **Prag** und **Kamenitz** bei Eule.
Gegründet 1771. — Arbeiterzahl 2300.
(305)
Eisenbahnbedarf.
Alle Arten von **Eisenbahnwagen** für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, **Tender, Tramwaywagen** für Pferde- und Dampfbetrieb, **Reservoirwagen, Pferdewagen, Bier- und Fleischtransportwagen, Dralsinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Schneepflüge, Feldbahnwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, complete Wasserstations-Einrichtungen** etc. etc.
Maschinenfabrikate.
Motoren jeder Art, **Transmissionen, complete Einrichtungen** für Brauereien, Brennereien, Stärkefabriken, Mahl- und Schneidemühlen, Wasserwerke, **vollständige Kühlanlagen** nach Linde's System, **Treber-Trockenanlagen** System Hencke, **Eisengiesserei-Erzeugnisse, Kesselschmiede-Arbeiten** jeder Art.
Kupfer- und Metallwaaren.
Apparate für Spiritus-Brennereien, Spiritus-Raffinerien, Stärkezucker-Fabriken, Bleizucker-Fabriken, Mineral-, Dampf- und Wannenbäder, **Einrichtungs-Armatur-Gegenstände** für Zucker-Fabriken, Brauereien, Färbereien, Liqueur-Fabriken, Stearin-Fabriken etc. etc.
Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse.
Kupferbleche in allen Dimensionen, **Braupfannbleche, Schalen, Böden, Scheiben, Nagelzain, Kolbenkupfer** für Kupferschmiede, Spengler und Dachdecker.
Prämiirt: Wien 1873 — Paris 1878

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 105. Wien, 12. September 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Uebersicht der in Oesterreich gelegenen Schleppbahnen mit Ende 1892. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zweigbahn von einem geeigneten Punkte der Rudolfs-Bahn zwischen Krainburg und Jauerburg in die Wochein.

Das k. k. Handelsministerium hat dem krainischen Landesausschusse in Laibach die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zweigbahn von einem geeigneten Punkte der Rudolfs-Bahn zwischen Krainburg und Jauerburg in die Wochein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 26. August 1893. Z. 38.673.

Uebersicht der in Oesterreich gelegenen Schleppbahnen mit Ende 1892.

Laut Nr. 81 ex 1892 des „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" standen am Schlusse des Jahres 1891 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Ganzen 1180 Schleppbahnen mit 979·151 km Länge im Betriebe.

Im Laufe des Jahres 1892 sind anlässlich Eröffnung 68 neuer Schleppbahnen und Verlängerung bestehender Industriebahnen hinzugekommen 60·041 km Länge, und in Folge theilweiser Abtragung bestehender Anlagen, sowie gänzlicher Auflassung von 22 Schleppbahnen in Abfall gekommen 15·981 km Länge.

Der effective Zuwachs beläuft sich sonach im Gegenstandsjahre auf 46 Schleppbahnen und 44·060 km Bahnlänge.

Es beträgt daher der Gesammtstand dieser Bahnen mit 31. December 1892: 1226 Schleppbahnen mit 1023·211 km Länge.

Hinsichtlich der Spurweite und der in Verwendung stehenden Betriebsmotoren theilen sich dieselben ein in:

	Anzahl	Länge
a) normalspurige Bahnen mit Dampfbetrieb	879	mit 782·118 km
b) normalspurige Bahnen mit animalischer Betriebskraft	267	mit 165·931 km
Zusammen	1146	mit 948·049 km
c) schmalspurige Bahnen mit Dampfbetrieb	10	mit 22·500 km
d) schmalspurige Bahnen mit animalischer Betriebskraft	70	mit 52·662 km
Zusammen	80	mit 75·162 km

Die nachfolgenden beiden Tabellen liefern die Nachweisung über die Anzahl und Länge der Schleppbahnen, und zwar getrennt nach den einzelnen Verwaltungen der anschliessenden Hauptbahnen sowohl, als auch bezüglich der verschiedenen Industrialien, denen die Schleppbahnen dienen; überdies geben diese Tabellen auch die Nachweisung der Veränderungen im Jahre 1892 und ermöglichen den Vergleich mit dem Stande des Vorjahres.

Post-Nr.	Bezeichnung der öffentlichen Bahnen, mit denen die Schleppbahnen in directer und indirecter Verbindung stehen	Der Schleppbahnen: Anzahl	Gesammtlänge in Kilometer	Spurweite: Normalspurig – Betriebskraft: Dampf – Anzahl	Normalspurig – Dampf – Länge in km	Normalspurig – animalisch – Anzahl	Normalspurig – animalisch – Länge in km	Schmalspurig – Dampf – Anzahl	Schmalspurig – Dampf – Länge in km	Schmalspurig – animalisch – Anzahl	Schmalspurig – animalisch – Länge in km	Nachweisung der Veränderungen im Jahre 1892: Zuwachs – Anzahl	Zuwachs – Länge in km	Abfall – Anzahl	Abfall – Länge in km	Anmerkung
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsb.															
	a) K. k. Staatsbahnen.															
1	Arlberg-Bahn (Innsbruck—Bludenz)	1	0·161	1	0·161	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
2	Böhmisch-Mährische Transversalbahn	1	0·080	.	.	1	0·080	.	.	.	.	.	.	.	.	
3	Braunau-Strasswalchen	2	7·558	2	7·558	.	.	.	.	.	.	.	0·299	.	0·156	
4	Dalmatiner Bahn	4	1·711	1	0·868	2	0·230	.	.	1	0·613	.	.	.	.	
5	Dniester-Bahn	2	0·456	2	0·456	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
6	Donauufer-Bahn	7	5·447	6	5·140	1	0·307	.	.	.	.	2	1·095	.	.	
7	Dux-Bodenbacher Eisenbahn	40	27·681	40	27·681	.	.	.	.	.	.	2	3·264	.	0·072	
8	Erbersdorf-Würbenthal	1	0·085	.	.	.	.	.	.	1	0·085	.	.	.	.	
9	Erzherzog Albrecht-Bahn	4	1·540	4	1·540	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
10	Galizische Carl Ludwig-Bahn	17	11·433	7	6·946	7	3·609	.	.	3	0·878	1	3·910	.	.	
11	Galizische Transversalbahn	16	11·611	12	10·507	2	0·635	.	.	2	0·469	1	6·669	.	.	
12	Istrianer Bahn [1]	8	15·216	3	14·134	3	1·009	.	.	2	0·073	1	0·551	.	.	[1] Ausserdem ein Krahngeleise in Triest, 0·562 km lang, mit 2·100 m Spurweite.
13	Jasło-Rzeszów	1	0·390	1	0·390	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
14	Kaiserin Elisabeth-Bahn	61	40·292	42	18·635	14	5·570	1	11·686	4	4·401	1	0·160	1	0·125	
15	Kaiser Franz Josef-Bahn	29	17·530	23	12·607	3	0·830	.	.	3	4·093	.	.	.	.	
16	Kronprinz Rudolf-Bahn	30	10·159	21	7·206	7	2·663	.	.	2	0·290	.	.	.	.	
17	Mürzzuschlag-Neuberg	4	2·028	3	0·381	1	1·539	.	.	.	0·108	.	.	.	.	
18	Niederösterr. Staatsbahnen	20	6·945	13	4·420	4	1·759	.	.	3	0·766	.	.	.	.	
19	Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau)	34	21·679	29	18·953	1	0·468	.	.	4	2·258	2	2·726	.	0·015	
20	Prag-Duxer Eisenbahn	31	19·691	26	16·621	3	0·325	.	.	2	2·745	1	0·122	2	0·307	
21	Rakonitz-Protivin	3	2·057	2	2·009	.	.	.	.	1	0·048	.	.	.	.	
22	Stryj-Beskid	5	2·589	4	1·837	1	0·752	.	.	.	.	1	0·580	.	.	
23	Tarnow-Leluchow-ungar. Grenze (Orló)	1	0·266	.	.	.	.	.	.	1	0·266	.	.	.	.	
24	Unterdrauburg-Wolfsberg	2	0·664	2	0·664	.	.	.	.	.	.	2	0·664	.	.	
25	Vorarlberger Bahn	5	1·516	3	0·765	2	0·751	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Zusammen	329	208·785	247	159·479	52	20·527	1	11·686	29	17·093	14	20·040	3	0·675	
	b) Privatbahnen.															
26	Asch-Rossbach	2	0·903	1	0·783	1	0·120	.	.	.	.	.	.	.	.	
27	Bukowinaer Localbahnen	2	20·195	1	20·041	1	0·154	.	.	.	.	1	0·154	.	.	
28	Dolina-Wygoda	1	1·024	1	1·024	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
29	Eisenerz-Vordernberg	1	1·024	1	1·024	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
30	Erste ungarisch-galizische Eisenbahn	5	1·235	3	0·806	2	0·429	.	.	.	.	.	.	.	.	
31	Fehring-Fürstenfeld	2	0·743	1	0·603	1	0·140	.	.	.	.	.	.	.	.	
32	Kolomeaer Localbahnen	7	1·695	7	1·695	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
33	Laibach-Stein	2	0·736	2	0·736	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
34	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	1	0·093	1	0·093	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
35	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	13	4·298	10	3·316	3	0·982	.	.	.	.	1	0·279	.	.	
36	Mährische Grenzbahn	5	3·380	3	2·052	2	1·328	.	.	.	.	.	.	.	.	
37	Mährische Westbahn	3	1·005	2	0·821	1	0·184	.	.	.	.	.	.	.	.	
38	Mösel-Hüttenberger Bahn	1	1·482	.	.	1	1·482	.	.	.	.	.	.	.	.	
39	Potscherad-Wurzmes	3	0·853	3	0·853	.	.	.	.	.	.	1	0·493	.	.	
40	Zeltweg-Fohnsdorf (Antonischacht)	4	2·251	4	2·251	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·700	
41	Linien der Oesterr. Local-Eisenb.-Ges.	49	18·210	45	16·931	4	1·279	.	.	.	.	.	.	.	0·185	
	Zusammen	101	59·127	85	53·029	16	6·098	.	.	.	.	3	0·926	1	0·885	

	II. Fremde Staatsbahnen auf österr. Gebiete.															
42	Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen . .	3	0·400	.	.	1	0·120	.	.	2	0·280	.	.	.	.	
43	Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen . .	3	1·742	.	.	2	0·402	.	.	1	1·340	.	.	.	.	
	Zusammen . .	6	2·142	.	.	3	0·522	.	.	3	1·620	.	.	.	.	
	III. Privatbahnen.															
44	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	78	67·696	76	64·937	1	1·005	1	1·754	.	.	5	2·347	3	1·038	
45	Bozen-Meraner Bahn	5	0·653	4	0·593	.	.	.	.	1	0·060	.	.	.	.	
46	Böhmische Commercialbahnen	20	15·756	16	10·475	4	5·281	.	.	.	.	.	0·386	.	.	
47	Böhmische Nordbahn	30	39·189	21	34·209	5	3·094	1	0·970	3	0·916	2	4·194	.	3·793	
48	Böhmische Westbahn [1]	43	42·267	34	38·999	9	3·268	.	.	.	.	2	0·303	1	0·628	
49	Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft	3	2·014	3	2·014	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
50	Buschtěhrader Eisenbahn [2]	65	103·200	63	101·395	1	0·435	1	1·370	.	.	.	0·693	1	1·265	
51	Graz-Köflacher Eisenbahn	21	17·449	17	15·220	4	2·229	.	.	.	.	1	0·304	1	0 304	
52	Kaiser Ferdinands-Nordbahn [3]	137	147·768	90	111·329	36	25·797	1	0·156	10	10·486	11	11·876	6	5·132	
53	Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . .	12	13·020	11	12·668	1	0·352	.	.	.	.	.	.	.	.	
54	Kremsthalbahn-Gesellschaft	8	3·236	1	0·370	7	2·866	.	.	.	.	2	0·464	.	.	
55	Kuttenberger Localbahn	2	1·141	2	1·141	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
56	Leoben-Vordernberger Eisenbahn . .	4	2·319	2	1·793	2	0·526	.	.	.	.	1	0·131	.	.	
57	Mährisch-Schlesische Centralbahn . .	17	5·501	12	3·911	4	1·463	.	.	1	0·127	.	.	.	.	
58	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft [4] .	5	2·578	5	2·578	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
59	Neutitscheiner Localbahn	2	0·371	2	0·371	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
60	Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft [5]	8	2·565	8	2·565	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
61	Oesterr. Nordwestbahn	57	46·511	21	21·922	31	22·308	.	.	5	2·281	2	2·106	1	0·187	
62	Oest.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.	138	129·516	102	107·078	34	21·757	.	.	2	0·681	5	10·085	2	1·143	
63	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9	5·738	3	2·142	4	3·120	.	.	2	0·476	.	.	.	.	
64	Reichenberg-Gablonz	3	1·430	1	0·685	1	0·621	.	.	1	0·124	.	0·051	.	0·051	
65	Salzburger Localbahn	3	0·532	3	0·532	.	.	.	.	.	.	1	0·090	.	.	
66	Steyrthalbahn-Gesellschaft [6]	7	2·546	.	.	.	.	2	1·043	5	1·503	4	0·727	.	.	
67	Südbahn-Gesellschaft	70	67·645	29	16·659	33	35·535	2	5·326	6	10·125	10	3·852	1	0 260	
68	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	20	15·857	6	4·172	11	4·320	1	0·195	2	7·170	1	0·749	.	.	
69	Stauding-Stramberger Localbahn . . .	6	2·549	6	2·549	.	.	.	.	.	.	3	0·452	2	0·620	
70	Eisenbahn Wien-Aspang	8	9·368	6	7·996	2	1·372	.	.	.	.	.	.	.	.	
71	Wien-Pottendorf-Wr.Neustädter Bahn [7]	7	4·507	1	1·072	6	3·435	.	.	.	.	1	0·265	.	.	
72	Wiener Verbindungsbahn	2	0·235	2	0·235	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Zusammen . .	790	753·157	547	569·610	196	138·784	9	10·814	38	33·949	51	39 075	18	14·421	
	Gesammtsumme . .	1226	1023·211	879	782·118	267	165·931	10	22·500	70	52·662	68	60·041	22	15·981	
	Im Vergleiche mit dem Stande des Vorjahres resultirt ein Zuwachs	46	44·060	28	37·221	7	0 339	2	0·206	9	6 294	.	.		.	
	Im Vergleiche mit dem Stande des Vorjahres resultirt ein Abfall	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

[1] Inclus. der 15·811 km langen Nürschaner Bahn.

[2] Incl. der 48·987 km langen Kladno-Nučicer Bahn und der 4·882 km langen Erwein Nostiz'schen Schleppbahn in Rothan.

[3] Incl. der 8·609 km langen von Szczakowa zu den Kohlenwerken in Jaworzno führenden Montanbahn, nebst 2 Schleppbahnen von zusammen 1·324 km Länge.

[4] Spurweite 1·440 m

[5] Theils im Betriebe der Ö. N. W. B., theils im Betriebe der S.N.D.V.B. und ausserdem im Staatsbetriebe: siehe Post-Nr. 41.

[6] Spurweite 0·760 m.

[7] Die zwischen Ebenfurth und der Landesgrenze abzweigenden 2 Schleppbahnen in der Gesammtlänge von 1·118 km sind im Betriebe der Raab-Ebenfurther Bahn auf Kosten der k.k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.

| Post-Nr. | Charakter der Industrialien, zu denen die Schleppbahnen führen | Gesammt- Anzahl | Gesammt- Länge in km | Hievon vertheilen sich auf den Rayon der I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen — Anzahl der Schleppbahnen für: a) K. k. Staatsbahnen: Arlberg Bahn | Böhmisch-Mährische Transversalbahn | Brünn-Strasswalchen | Dalmatiner Bahn | Duester-Bahn | Donauufer-Bahn | Dux-Bodenbacher Eisenbahn | Erbersdorf-Wirbenthal | Erzherzog Albrecht-Bahn | Galizische Carl Ludwig-Bahn | Galizische Transversalbahn | Istrianer Bahn | Jasło-Rzeszów | Kaiserin Elisabeth-Bahn | Kaiser Franz Josef-Bahn | Kronprinz Rudolf-Bahn | Mürzzuschlag-Neuberg | Niederösterr. Staatsbahnen | Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn | Prag-Duxer Eisenbahn | Rakonitz-Protivin | Stryj-Beskid | Tarnow-Leluchow | Unterdrauburg-Wolfsberg | Vorarlberger Bahn | Asch-Rossbach | Bukowinaer Localbahnen | Dolina-Wygoda | Eisenerz-Vordernberg | Erste ungar.-galiz. Eisenbahn | Fehring-Fürstenfeld | Kolomeaer Localbahnen | Laibach-Stein | Lemberg-Belzec (Tomaszów) | Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn | Mährische Grenzbahn | Mährische Westbahn | Mösel-Hüttenberger Bahn | Potscherad-Wurzmes | Zeltweg-Fohnsdorf (Antonischacht) | b) Privatbahnen |
|---|---|---

Hievon vertheilen sich auf den Rayon der

| II. Fremden Staatsbahnen auf österr. Gebiete | | III. Privatbahnen | | |

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Sicherungsanlage in der Station Böhm.-Trübau.) Die Pläne für die Stellung und Construction der Central-Weichenthürme der Sicherungsanlage in der Station Böhm.-Trübau wurden zur Ausführung genehmigt. [25. August, Z. 39.409.]

— (Reconstruction der Fahrbahn der Donaucanalbrücke.) Das Project für die Anbringung von Sicherheitslangschwellen und die Herstellung eines hölzernen Querschwellen-Oberbaues auf der Donaucanalbrücke nächst Wien wurde zur Ausführung bewilligt. [20. August, Z. 43.515.]

— (Linien Brünn—Segengottes—Okrisko und Brünn—Vlarapass: Bauherstellungen in mehreren Stationen.) In der Station Namiest der Linie Brünn—Segengottes—Okrisko erhält die Wohnung des Bahnmeisters einen Vorbau; in den Stationen Rapotitz und Studenetz und bei einem Wächterhause im Gebiete der Gemeinde Vlčatin derselben Linie, ferner in der Station Butschowitz der Linie Brünn—Vlarapass werden für Zwecke der Bahnbediensteten Backöfen hergestellt. [24. August, Z. 41.728.]

— (Localbahn-Linie Lobositz—Libochowitz: Herstellung eines Durchlasses.) In km 0·8 der Localbahn Lobositz-Libochowitz wird ein 0·6 m weiter gedeckter Durchlass für Zwecke der Elbewasserleitung zur fürstl. Schwarzenberg'schen Zuckerfabrik in Sullowitz hergestellt. [16. August, Z. 38.553.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Komotau—Weipert: Reconstruction einer Durchfahrt.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 27. Juni durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project der Reconstruction der Durchfahrt in km 18·76 der Strecke Domina-Schönlind—Krima-Neudorf und für die Errichtung einer provisorischen Wegübersetzung in km 18·82 sammt Verbindungswegen auf die Dauer der Bauzeit der Durchfahrts-Reconstruction die Ausführungsbewilligung ertheilt. [29. August, Z. 45.530.]

Böhmische Commercialbahnen. (Uebertragung der Brückenwaage von der Station Königgrätz-Plotist in die Station Kopidlno und Erweiterung der Geleisanlagen in der letztgenannten Station.) Die Brückenwaage in der Station Königgrätz-Plotist der Linie Königgrätz-Wostroměř wird in die Station Kopidlno der Linie Jicin—Nimburg übertragen und in der letztgenannten Station werden gleichzeitig die Geleiseanlagen erweitert. [9. August, Z. 38.544.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Leoben—Vordernberg: Aufstellung eines Buffets in Vordernberg.) In der Station Vordernberg wird bis zur Erbauung einer Restauration ein provisorisches Buffet aufgestellt. [28. August, Z. 42.893.]

Eisenbahn Wien—Aspang. (Kohlenschuppen in der Station Frachtenstelle Simmering.) In der Frachtenstelle Simmering wird für Zwecke der Privatparteien ein Kohlenschuppen aufgestellt. [29. August, Z. 45.625.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Transport explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen. (Aufbrauch der alten Anklebezetteln zur Bezeichnung der mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen.) Eine Eisenbahnverwaltung hat die Anfrage gestellt, ob der noch vorhandene Vorrath an den bisher verwendeten Anklebezetteln mit der Aufschrift „Explodirbar" in blauem Druck zur Bezeichnung der mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen auch über den Termin vom 1. September hinaus, an welchem die neue Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen in Wirksamkeit getreten ist, verbraucht werden dürfe. Das Handelsministerium hat die Eisenbahnverwaltung dahin verständigt, dass es einem Anstande nicbt nnterliegt, die vorhandenen Vorräthe solcher Anklebezetteln zu verbrauchen. Bei Bestellung neuer Vorräthe an Anklebezetteln wäre aber auf die Vorschrift des § 24 der bezogenen neuen Verordnung Rücksicht zu nehmen, wonach dieselben in blauem Druck die Bezeichnung „Explosive Güter" zu tragen baben. [30. August, Z. 44.901.]

Zahnradbahn St. Wolfgang-Schafbergspitze. (Locomotivprüfung.) Am 2. August hat in der Station St. Wolfgang der Zahnradbahn auf den Schafberg im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1871 die technisch-polizeiliche Prüfung der in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. Actiengesellschaft in Linz erbauten und für die Zahnradbahn St. Wolfgang-Schafbergspitze bestimmten Bergmaschine, welche mit der Inventarsnummer IV und der Fabriksnummer 2823 bezeichnet ist, stattgefunden. Nachdem sich die Commission die Ueberzeugung verschafft hat, dass der Dampfkessel dieser Maschine die gesetzliche Probe anstandslos bestanden hat, wurde die Besichtigung und Abmessung der auf den Gang der Maschine Einfluss übenden Bestandtheile vorgenommen, wobei sich der nachstehende Befund ergab. Der Kessel dieser Maschine ruht mittelst aussenliegender Rahmen auf drei Achsen, von welchen die Kuppelachse und Triebachse zwischen der Rauchkammer und Feuerbüchse, die nach System Webb geführte Laufachse hinter der Feuerbüchse gelagert ist. Letztere hat eine seitliche Gesammtverschiebung von 70 mm und wird durch zwei Rundradfedern in der Maschinenmitte gehalten. Die Kraft geht von den Cylindern mittels eines einarmigen Balanciers auf die Triebachse, indem die Triebstange in der Nähe des Triebzapfens an einen Bolzen der Kuppelstange angreift. Auf den gekuppelten Achsen sitzen je zwei nach Patent Abt elastiscb verbundene Zahnkränze, sowie je zwei lose Tragräder. Neben den Zahnkränzen befinden sich mit diesen und der Achsen verbunden vier geriffte Bremsscbeiben. Zur Dampfvertheilung ist die variable Expansionssteuerung nach System Tooch innenliegend angeordnet. Das nöthige Speisewasser ist in Kästen zu beiden Seiten der Feuerbüchse, die Kohlen in einem solchen hinter derselben untergebracbt. Das Mascbinengewicht wird mittelst sechs Federn auf die drei Achsen vertheilt. Auf den keilförmig gerifften vier Bremsscheiben liegen mit Bronzebacken armirte Bremsbänder. Je zwei auf einer Seite der Maschine liegende Bremsbänder werden gleichzeitig mittelst Hebel, Scbraube und Kurbel vom Führerstand aus angezogen. Diese beiden Bremsen dienen zum Anhalten und als Nothbremsen, während die Geschwindigkeit bei der Thalfahrt mit der Luftbremse geregelt wird. Die Maschine besitzt ein Blaserohr, ein Sieb im Rauchkasten, zwei Injectoren mit Kesselventilen, je einen Wasserstandszeiger zu beiden Seiten des Langkessels, ein Manometer, zwei Sicherheitsventile mit Hebel und Federbelastung, eine Dampfpfeife mit Zugleitung, nach vorne und an beiden Euden Bahnräumer. An der Vorderseite ist ein elastischer Puffer und zwei Schleppketten, an der Hinterseite eine Stossplatte angebracht. Die Probefahrt mit dieser Maschine fand mit austandslosem Ergebnisse auf der Strecke von St. Wolfgang bis km 2·7 und retour statt. Bei der Bergfahrt wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 7 km und eine maximale Geschwindigkeit von 9 km per Stunde erreicht, weshalb vom betriebstechnischen Standpunkte kein Anstand obwaltete, diese vorbeschriebene Locomotive dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. [Z. 43.639.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Verlängerung, bezw. Uebertragung und Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 9. August 1893, Z. 50.923, die seinerzeit mit Erlass vom 22. April 1892, Z. 24.510 (21. Mai 1892, Z. 28.538), dem croatischen Landtagsabgeordneten Advocat Dr. Ludwig Schwarz, Einwohner von Agram, im Sinne der bestehenden Normen ertbeilte, bisher aber nicht zur Ausführung gelangte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine

a) von der Station Ogulin der Hauptlinie Budapest—Fiume abzweigende, über Ostaria, Josipdol, Jeszenicza, Plaški, Saborski und die Gemarkung der Gemeinden Petrovoselo, Zaralnje-Dolnje und Zaralnje-Gornje bis zur ungarisch-bosnischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 69 ex 1892), neuerdings auf die Dauer eines Jahres verlängert,

b) ferner unter gleichzeitiger Uebertragung der mit dieser Vorconcession verbundenen Rechte an den nunmebr als Consorten des Dr. Ludwig Schwarz beigetretenen Agramer Einwohner Emil Eisner, diesen Beiden unter Einem auch die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der zukünftigen Station Plaški, eventuell von Jeszenicza der Linie a) abzweigende, über Karac, Veliki-Lisac, Mali-Lisac, über das Petrunicpolje-Gebirge und die

Gemarkung der Gemeinde Skara bis Otocac führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft mit Pferdebetrieb. (Bau einer neuen Linie.) Die Budapester hauptstädtische Municipalbehörde hat, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, den Ausbau der durch die Uellöerstrasse führenden Hauptlinie der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft (Pferdebetrieb) über die Orczystrasse (Ludoviceum) zum Anschlusse an die über die Kerepeserstrasse bis Köbánya (Steinbruch) führende Hauptlinie genehmigt.

Strasseneisenbahn mit Dampfbetrieb im Bereiche der Stadt Kolozsvár. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 28. August 1893 wurde, nach vorausgegangener technisch-polizeilicher Begehung, die von der Budapester Firma S. Horowitz erbaute Strasseneisenbahn mit Dampfbetrieb im Bereiche der Stadt Kolozsvár (Klausenburg [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 ex 1892]) dem öffentlichen Betriebe übergeben. Die Linie geht vom Bahnhofe der Station Kolozsvár der Linie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein) — Brassó (Kronstadt) —Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Szamosthalbahn aus, durchschneidet die Stadt in ihrer ganzen Ausdehnung und zweigt im Bereiche dieser nach mehreren Richtungen ab. Der Concessionär beabsichtigt ferner, die Linie von einem geeigneten Punkte aus bis Hideg-Szamos und zum Belustigungsorte „Vörös sapka" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61 ex 1891, Vorconcession Post 4) fortzusetzen.

Projectirte Zsitvathalbahn, d. i. Nagy-Surány—Aranyos-Maroth. (Constituirende Generalversammlung.) Am 19. August fand in Budapest unter Vorsitz des Obergespanes Johann Kazy die constituirende Generalversammlung der Zsitvatbalbahn, d. i. der von der Station Nagy-Surány der Linie Tót-Megyer—Nagy-Bélicz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden, im Bereiche des Comitates Barcs projectirten normalspurigen Localbahn Nagy-Surány —Verebély — Aranyos-Maroth (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus fanden die Wahlen in den Directions- und Aufsichtsrath, ferner in das Executiv-Comité statt und wurde Obergespan Kazy zum Präsidenten der Gesellschaft gewählt. Die Concessionäre dieser 42·5 km langen Linie, deren Baukosten mit 1,480.000 fl. bemessen sind, waren Graf Stefan Keglevicb, die Berliner Firma Sönderop & Comp. und der Budapester Ingenieur Michael Polacsek.

Gewährung von begünstigten Tarifsätzen auf Eisenbahnen für Victualiensendungen an die Budapester Central-Markthalle. (Einberufung einer Enquête im kgl. ungar. Handelsministerium.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Einberufung einer Enquête-Commission angeordnet, welche über jene Tarifermässigungen und sonstigen Transportbegünstigungen zu berathen haben wird, die zu Gunsten der derzeit noch im Bau begriffenen Budapester Central-Marthalle im IX. Bezirk für Lebensmittelsendungen, insbesondere frisches Fleisch etc., seinerzeit zu gewähren sein werden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 111 ex 1891 und 146 ex 1893). Der Commission werden nebst den Vertretern der kgl. Ungar. Staatsbahnen, der in Budapest einmündenden Localbahnen, der Strassenbahnen mit Pferde- und elektrischen Betrieb, der Schiffahrts-Gesellschaften und sonstiger Massen-Transportanstalten, auch Delegirte der hauptstädtischen Municipalverwaltung, der Handels- und Gewerbekammer, der Kaufmanns-Gremien etc. beigezogen werden.

Regulirung des Bega-Canals. (Baufortschritte.) In der Linie Pancsova—Oppova—Glogon der unteren Bega wurden die im Vorjahre bereits begonnenen Regulirungsarbeiten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96 ex 1892) fleissig fortgesetzt und dürften dieselben noch im heurigen Jahre beendet werden. Auf jenen Linien, wo die Durchstösse fertig gebracht wurden, konnte bereits mit der Schiffahrt begonnen werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einstellung der Aufrechnung von Aufnahms-Stempelgebühr für die mit ärarischen Stempelwerthzeichen versehenen Duplicat-Frachtbriefe.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass hinsichtlich der als Empfangsbestätigung der Güter dienenden und auf Verlangen des Absenders auszustellenden Duplicat-Frachtbriefe — insofern diese auf Duplicat-Formularien, welche mit ärarischem Stempelwerthzeichen versehen sind, ausgestellt werden — die Einhebung der in dem seit 1. Jänner 1893 giltigen Tarif, Theil I, sub Abschnitt D—IX festgestellten Aufnahms-Stempelgebühr von 5 kr. in den Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Localbahnen, sowie der kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn, bis auf Weiteres hiemit eingestellt wurde. Ebenso wird von der besonderen Einhebung der Aufnahms-Stempelgebühr auch in dem Falle abgesehen, wenn zur Ausstellung der Duplicat-Frachtbriefe solche Frachtbrief-Formulare benützt werden, welche mit aufgedrucktem 5 kr.-Stempelwerthzeichen versehen sind. Nachdem jedoch die hinsichtlich der Benützung der alten Frachtbrief-Formulare festgestellte Uebergangsperiode sich nur bis 1. October 1893 erstreckt, wird das verfrachtende Publicum aufmerksam gemacht, dass von dem bezeichneten Zeitpunkte angefangen zur Ausstellung von Duplicat-Frachtbriefen nur die mit ärarischem Stempelwerthzeichen versehenen neuen Duplicat-Formulare angewendet werden können.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Wernigerode über Blankenburg nach Quedlinburg.) Das kgl. preuss. Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat einem zu Wernigerode zusammengetretenen Comité die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Wernigerode über Blankenburg nach Quedlingburg innerhalb des preuss. Staatsgebietes ertheilt.

Amerika. (Betriebsergebnisse der Bahnen in den Vereinigten Staaten im Jahre 1892.) Laut des kürzlich erschienenen 26. Jahrganges des Manual von Poor für das Jahr 1893 betrug mit Ende December 1892 die Länge aller Bahnen der Vereinigten Staaten Amerikas 175.223 Meilen oder 281.934 km. Der Zuwachs der Bahnlänge betrug für das genannte Jahr 4429 engl. Meilen. Am Schlusse des Geschäftsjahres der Bahnen betrug die Bahnlänge 171.866 Meilen.

Die gesammten Passiven der Bahnen betrugen 11.089 Millionen Dollars, die gesammten Activen derselben 11.482 Millionen Dollars.

Die vollständige Betriebs-Ausweise veröffentlichenden Bahnen besitzen ein Netz von 170.607 Meilen und sind deren Hauptergebnisse in den nachstehenden Zeilen enthalten.

Die gesammten Betriebseinnahmen der Bahnen erreicbten die Höhe von 1205 Millionen Dollars, die Betriebsausgaben waren 847 Millionen, daher die Reineinnahmen aus dem Bahnbetriebe 358 Millionen Dollars; durch den Hinzutritt weiterer 115 Millionen Dollars aus verschiedenen Quellen stellten sich die Totaleinnahmen auf 473 Millionen Dollars.

Für die Zahlung von Interessen wurden etwas über 239 Millionen Dollars verwendet, für Dividenden circa 83 Millionen Dollars.

Die Einnabmen per Tonne und engl. Meile betrugen pro 1892 0·967 Cents, mithin etwas mehr als in den beiden unmittelbaren Vorjahren; die Einnahmen im Güterverkehre betrugen per Bahnmeile 4787 Dollars, welcher Betrag der höchste seit 1883 ist.

Per Bahnmeile wurden im Güterverkehre 4392 Tonnenmeilen geleistet, mithin im Jahre 1892 der Bahnverkehr eine bisher nicht erreichte Höhe erlangte.

Per Güterzugsmeile wurden 161·21 Tonnen befördert, sohin etwas weniger als in den beiden nächsten Vorjahren, aber mehr als in allen anderen Jahren.

Die durchschnittliche Beförderungsdistanz einer Tonne Fracht war 112·7 Meilen.

Die durchschnittliche Einnahme per Personenmeile war 2143 Cents, welche niedriger als in allen früheren Jahren war.

Die Einnahmen per Bahnmeile betrugen im Personenverkehre 1721 Dollars, sohin gleichfalls weniger als in allen Vorjahren.

Per Bahnmeile wurden 3375 Reisende und 42·29 t Güter befördert.

An Interessen für Obligationen und sonstige fundirte Schuld wurden im genannten Jahre 4·38 pCt., an Dividenden 1·68 pCt., für beide im grossen Durchschnitte 3·01 pCt. gezahlt.

Mit Ende des Jahres 1892 betrug die Zahl der Locomotiven 35.754, jene der Personenwagen 342.210, jene der Lastwagen 1,168.867.

Die Länge der mit Stahlschienen belegten Geleise betrug 182.858 engl. Meilen, jene der noch mit Eisenschienen 38.641 Meilen; erstere zeigten eine Vermehrung um ca. 8000 Meilen, letztere eine Abnahme um ca. 1100 Meilen.

Nachstehende Tabelle zeigt den Vergleich der Hauptergebnisse des Bahnbetriebes der Jahre 1892, 1891 und 1890.

	1892	1891	1890
Actiencapital per Bahnmeile . . . fl.	28.680	28.641	28·333
Fundirtes Capital per Bahnmeile . „	31.845	31.179	31.244
Verausgabtes Capital per Bahnmeile „	54.644	53.648	53.783
Personenverkehrs - Einnahmen per Betriebsmeile . . . . . „	1.721	1.770	1.723
Güterverkehrs-Einnahmen per Betriebsmeile . . . . . „	4.787	4.591	4.651
Gesammteinnahmen per Betriebsmeile . . . . . „	6.986	6.926	6.946
Netto-Einnahmen per Betriebsmeile . „	2.068	2.168	2.195
Percentsatz der Ausgaben von den Einnahmen . . . . . %	70·40	68·83	68·33
Einnahmen per Personenzugsmeile Cts.	0·906	0·907	0·920
„ „ Güterzugsmeile . . „	1·559	1.528	1.522
Verhältniss der Personeneinnahmen zu den Totaleinnahmen . . . . %	24·63	25·84	25·24
Verhältniss der Frachteneinnahmen zu den Totaleinnahmen . . . %	68·52	67·00	68·12
Verhältniss der diversen Einnahmen zu den Totaleinnahmen . . . . %	6·85	7·16	6·64
Einnahmen per Personenzugsmeile Cts.	2.143	2·184	2.174
„ „ Tonnenmeile . . . „	0·967	0·929	0·927
Durchschnittliche Beförderungsdistanz per Reisenden . . . . . Meilen	23·79	23·95	24·05
Durchschnittliche Beförderungsdistanz per Tonne . . . . . Meilen	112·70	115·29	114·55
Interessen der fundirten Schuld . %	4·38	4·10	4·09
Actien-Dividenden . . . . . %	1·68	1·85	1·80
Durchschn. für Interessen und Dividenden zus. . . . . %	3·01	6·30	3·04

[„Railway News."]

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXIII. Stückes.) Das am 30. August herausgegebene CXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2305: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 23. August 1893, Z. 106.673, betreffend die Activirung der Station Settenz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Vieh-Auf- und Abladestation.

Nr. 2306: Bekanntmachung des kgl. preuss. Regierungs-Präsidenten zu Liegnitz vom 7. August 1893, Z. 544, betreffend die Zulässigkeit der Einfuhr von lebenden Schweinen aus den Contumazanstalten Steinbruch und Bielitz-Biala in Oesterreich-Ungarn.

Nr. 2307: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 24. Juli 1893, Z. 65.274, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Handelspferden aus Russland über die Einbruchstelle in Uhrynów.

Nr. 2308: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 23. August 1893, Z. 51.867, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von für den Handel bestimmten Pferden aus Russland nach Galizien.

Nr. 2309: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 25. August 1893, Z. 21.104, betreffend die theilweise Aufhebung der Sperre der politischen Bezirke Bregenz, Feldkirch und Bludenz für die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren.

— (Inhalt des CXIV. Stückes.) Das am 1. September herausgegebene CXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2310: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 27. August 1893, Nr. 21.478, betreffend die Sperre der Gerichtsbezirke Landeck und Ried für den Verkehr mit lebenden Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 30. August d. J. dem Oberinspector der Oesterr. Staatsbahnen, kaiserlichen Rathe Carl Schrack anlässlich seiner Versetzung in den bleibenden Ruhestand das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 3. September 1893 in Anerkennung treuer und belobter Dienstleistung dem Oberconducteur der Oesterr. Staatsbahnen Karl Strohbach des silbere Verdienstkreuz und dem Steuermanne der Oesterr. Bodensee-Schiffahrt Karl Löffler das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 3. September d. J. dem Conducteur der priv. Südbahn-Gesellschaft Martin Zdovšek anlässlich seiner Versetzung in den Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro August 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	6962·30	1213·82	2429·43	5746·69
Roggen	1398·28	606·57	390·10	614.75
Gerste	72·39	403·50	107·05	368·84
Hafer	260·60	511·92	450·93	321·59
Mais	4447·32	1418·59	1435·31	4430·60
Mehl	863·14	406·50	439·85	829·79
Wein	7932·39	47·67	326·15	7653·91
Verschiedenes . . .	773·85	719·40	470·85	1022·43
Zusammen . .	22710·27	5327·97	6049·67	21988·57
Versicherungswerth fl.	429.150·—	48.410·—	54.390·—	423.170·—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	50	21	20	51
Versicherungswerth .	250.130	97.315	102.545	244.900
Abgesondert übertragene Warrants, St.	4	4	4	4
Versicherungswerth .	9.500	6.950	7.150	9.300
Lombardbetrag . . .	3.900	2.600	2.800	3.700

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat August 1893.)

Artikel	Lager am 1. August	Eingang	Ausgang	Lager am 31. August
	Metercentner			
Weizen	873 . . .	1103 . . .	1661 . .	315
Roggen	260 . . .	503 . . .	561 . .	202
Gerste	272 . . .	607 . . .	237 . .	642
Hafer	6803 . . .	1231 . . .	4782 . .	3252
Malz	380 . . .	357 . . .	484 . .	253
Mais	943 . . .	504 . . .	209 . .	1238
Diverse	5969 . . .	574 . . .	2060 . .	4483
Total . .	15500 . .	4879 . . .	9994 . .	10385

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Wiesa und der Haltestelle Lindau, sowie Auflassung der Station Nieder-Oberleutensdorf und der Haltestelle Wiesa.

Am 1. September 1893 wurde die in km 136·9 der Linie Prag-Moldau zwischen den Stationen Brüx und Ossegg-Riesenberg neu errichtete Station Wiesa für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, somit für den Gesammtverkehr und die in km 134·0 derselben Linie zwischen den Stationen Brüx und Wiesa gelegene Haltestelle Lindau für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet; dagegen wurden am gleichen Tage die für den Gesammtverkehr eingerichtete Station Nieder-Oberleutensdorf der Linie Prag-Moldau, sowie die blos für den Personen-, Gepäcks- und Transito-Güterverkehr eingerichtete Haltestelle „Wiesa" der Linie Prag—Moldau und der Linie Dux-Bodenbach aufgelassen.

Für die Frachtberechnung der in der neu errichteten Station Wiesa zur Aufgabe, bezw. Abgabe gelangenden Sendungen, exclusive des Kohlenverkehres sind die Bestimmungen, sowie die Gebühren des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, giltig vom 15. Jänner 1893 massgebend.

Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der im Kilometerzeiger des ebengenannten Tarifes für Wiesa eingestellten Kilometer-Entfernungen. Hinsichtlich des Kohlenverkehres finden bis auf Weiteres die Frachtsätze für die Station Bruch Anwendung.

Wien, im September 1893. [745]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages VIII zu den allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr ab Schiffahrtsbeginn 1891.

Mit 15. September 1893 tritt der Nachtrag VIII zum genannten Tarife in Giltigkeit.

Derselbe enthält geänderte Frachtsätze auf der Strecke oberhalb Wien, und ist bei der gefertigten Direction zum Preise von 5 kr. per Exemplar erhältlich.

Wien, am 9. September 1893. [746]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. October 1893 treten in Wirksamkeit:

a) der Nachtrag XIV zum Theil II, Heft I und
b) der Nachtrag XII zum Theil II, Heft 2 der Tarife für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafen-Verband.

Ersterer Nachtrag enthält: Aufnahme der Station Proschwitz der Localbahn Reichenberg-Gablonz und der Station Freiwaldau-Gräfenberg der Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals in den Classentarif und in die Ausnahme-Tarife 1 und 2. Aufnahme des Artikels Porzellan in den Ausnahme-Tarif Nr. 45 im Verkehre von Carlsbad nach den Seehafen-Stationen Erläuterungen bezüglich der Bahnhofs- und Abfertigungsverhältnisse in Bremerhaven und Geestemünde, Versetzung des Artikels Malz in den Ausnahme-Tarif Nr. 3 und endlich Druckfehlerberichtigungen.

Letzterer Nachtrag enthält: Aufnahme der Artikel „Degras des peaux" in den Ausnahme-Tarif 3; „Wallfischfett" in den Ausnahme-Tarif 5; „Cocosfett und Cocosbutter" in den Ausnahme-Tarif 4; „Harzöl" in den Ausnahme-Tarif 5, „Canaigre" in den Ausnahme-Tarif Nr. 13 b; ferner Aufnahme der Station Bubenč in den Ausnahme-Tarif Nr. 12 und endlich Erläuterungen bezüglich der Bahnhofs- und Abfertigungsverhältnisse in Bremerhaven und Geestemünde.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 6. September 1893. [747]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Berlin.

Abänderung des Cursstandes.

Von den Frachtsätzen des Ausnahme-Tarifes für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des niederschlesischen Kohlenreviers nach Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft u. s. w. vom 1. Jänner 1889 werden vom 1. October 1893 ab nicht mehr die Curskürzungen der Tabelle 1 in Abzug gebracht. Die Frachtsätze finden vielmehr vom genannten Tage an bis auf Weiteres ohne Abzug von Curskürzungsbeträgen Anwendung.

Wien, am 6. September 1893. [748]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifheftes.

Mit 1. October 1893 tritt ein neues Tarifheft unter dem Titel Theil II, Heft 1 für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband in Kraft. Gleichzeitig werden das bisherige, seit 1. Jänner 1891 giltige, gleichnamige Tarifheft sammt Nachträgen I und II und der seit 1. Jänner 1891 giltige Tarif, Theil II, Heft 4 sammt Nachträgen I—III für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband mit 1. October 1893 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Das neue Tarifheft umfasst den Verkehr zwischen Wien (sämmtliche Bahnhöfe) einerseits und Stationen der königl. ungarischen Staatseisenbahnen am rechten Donauufer, der k. k. österr. Staatsbahnen und der von denselben betriebenen Localbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der königlichen priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn, der Localbahnen Csáktornya—Zágráb, Somogyszobb—Barcs, Eszteryom—Almas—Füzitö, Szombathely—Pinkafö, Vinkovci—Brčka und der Westungarischen Localbahn andererseits und enthält directe Frachtsätze für den Transport von Eil- und Frachtgütern der normalen Tarifclassen, sowie Ausnahme-Tarife für einzelne Artikel und Relationen.

Exemplare des neuen Tarifheftes sind bei den Verbands-Verwaltungen und den im Tarife enthaltenen Stationen käuflich zu beziehen.

Wien, am 9. October 1893. [749]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Nachtrages I zum Flachs-Ausnahmetarife.

Mit 19. September a. St./1. October n. St. 1893 tritt ein Nachtrag I zu dem vom 19. April a. St./1. Mai n. St. 1893 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Flachs, Hanf, sowie Flachs- und Hanfheede (Werg) in Kraft.

Derselbe enthält unter Anderem Frachtsätze für die Station Shogowo der St. Petersburg-Warschauer Bahn, die Stationen Teschen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Hohenstadt der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, ferner die Berichtigung von Frachtsätzen nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Wien, am 10. September 1893. [750]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung des Nachtrages XVII zum Local-Gütertarife.

Mit 1. October 1893, bezw. soweit Erhöhungen eintreten, mit 1. November 1893 gelangt der Nachtrag XVII zum Localgütertarife der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1893 zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Stationstarif für die Station Častolowitz.
2. Ergänzung, bezw. Aenderung der bisherigen Bestimmungen.
3. Kartirungs-Frachtsätze für einzelne Artikel.
4. Berichtigung.
5. Kilometerzeiger für die Station Častolowitz.

Exemplare dieses Nachtrages werden in den gesellschaftlichen Stationen, sowie bei der unterzeichneten Direction rechtzeitig zur Einsicht aufliegen und können von letzterer zum Preise von 6 kr. bezogen werden.

Wien, am 5. September 1893. [751]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Aufhebung eines Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1893 gelangt der vom 1890 giltige Tarif, Theil II, Heft B, des nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes für den Verkehr zwischen Stationen der ehemaligen k. k. priv. Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn sammt dem zugehörigen Nachtrage I zur Aufhebung, weil die Frachtsätze für diesen Verkehr im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen enthalten sind.

Hiedurch wird gleichzeitig auch die im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministerium vom 5. August 1890, Nr. 90, bezw. in der Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 6. August 1890, Nr. 61 enthaltene Kundmachung, betreffend Einbeziehung der Station Bodenbach (St. E. G.) in den vorstehend aufgehobenen Tarif ausser Kraft gesetzt.

Prag, am 6. September 1893. [752]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft.

Berichtigung zum Tarife Theil II der Salzkammergut-Localbahn.

Auf Seite 11, Zeile 21 und 22, des obgenannten Tarifes ist der Absatz beginnend mit „Eine Declaration“ etc. bis „nicht angenommen“ zu streichen.

Salzburg, am 8. August 1893. [753]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Neuausgabe des Ausnahmetarifs für bestimmte Streu- und Futtermittel.) Am 10. September 1893 gelangte der Ausnahmetarif für bestimmte Streu- und Futtermittel in neuer, erweiterter Form zur Ausgabe.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Ausnahmetarif für Eisenbahnfahrzeuge nach Rumänien.) Mit dem 1. October gelangt ein neuer directer Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen (Locomotiven und Tendern, Personen- und Güterwagen) als Frachtgut von Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen nach Suczawa, Predeal und Verciorova zur Einführung.

Kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg. (Verkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn, Einführung eines Tarifnachtrages.) Mit dem 1. September 1893 trat zum Verbands-Gütertarif zwischen den Stationen des Bezirkes Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Bahn der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für Lusin und für die Stationen der Strecken Marienburg-Miswalde—Maldeuten und Elbing—Osterode i. Ostpr., sowie ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Getreide und Mühlenfabrikate.

— (Nachtrag V zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau.) Am 1. September 1893 wurde der Nachtrag V zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg—Breslau eingeführt. Derselbe enthält:

a) Aenderungen und Ergänzungen zum Titelblatt des Haupttarifes u. s. w., der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, der besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif, der besonderen Bestimmungen unter II D und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
b) Entfernungen für die neu eröffneten Stationen Alt-Dollstädt, Blumenau i. Ostpr., Christburg, Eschenhorst, Gr.-Hanswalde, Grosswaplitz, Liebemühl, Markushof, Miswalde, Pollwitten, Saalfeld i. Ostpr., Schroop und Troop des Bezirkes Bromberg und Wansen des Bezirkes Breslau, sowie anderweite abgekürzte Entfernungen für Grossbestendorf, Grünhagen, Maldeuten und Mohrungen und für Buchwalde, Göttkendorf, Gr.-Gemmern, Guttstadt, Horn, Jonkendorf, Münsterberg i. Ostpr., Regerteln und Windtken des Bezirkes Bromberg und für Greifenhagen, Königsberg N.-M., Uchtdorf, Vietnitz und Wilhelmsfelde-Fiddichow des Bezirkes Breslau im Verkehre mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen;
c) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 A und 2 B für Getreide etc. und 3 für Holz durch Aufnahme der vorbezeichneten neu eröffneten Stationen u. s. w., ferner der Ausnahmetarife für Zink, Eisen und Stahl des Specialtarifes II zur überseeischen Ausfuhr und zum Schiffsbau und zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern, für gebrannte Steine, Düngemittel und Giesserei-Roheisen;
d) Berichtigungen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld. (Ausnahme-Frachtsätze für rohe Baumwolle.) Am 5. September 1893 traten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung roher Baumwolle von den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen nach der Station Gummersbach des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld in Kraft.

Kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt. (Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen für Coaks.) Vom 20. October 1893 ab finden die Sätze der Ausnahmetarife für Coaks im diesseitigen Local-Gütertarife, sowie in den Staatsbahntarifen Altona—, Berlin—, Breslau—, Bromberg—, Frankfurt— und Magdeburg—Erfurt bei Gestellung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht nur dann Anwendung, wenn die Fracht mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen bezahlt wird. Bei Wagen von weniger als 15 t Ladegewicht werden für die Frachtberechnung nur 10 t als Ladegewicht in Ansatz gebracht, falls nicht das Gewicht der Ladung mehr beträgt, als 10 t. Im letzteren Falle wird die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung berechnet.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände nach Brüssel.) Für die zur allgemeinen Kunstausstellung nach Brüssel gehenden Ausstellungsgüter, welche auf bayerischen Stationen zur Aufgabe gelangen oder durch das Gebiet des bayerischen Eisenbahnnetzes transitiren und unveräussert an den Aufgabeort zurückkehren, wird frachtfreie Rückbeförderung auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unter den üblichen Bedingungen gewährt.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1893. (Aenderung einer Artikelbezeichnung.) Auf Seite 344 des Heftes C des vorbezeichneten Tarifes wird beim Ausnahmetarife Nr. 1 a unter 4. Holzwaaren die bisherige Artikelbezeichnung „Draht zur Herstellung von Zündhölzern" erweitert auf: „Draht zur Herstellung von Zündhölzern und Holzdrahtgeweben." Auf Seite 106 und 171 ist den Positionen „Holzdraht zur Fabrikation von Zündhölzern" noch zuzusetzen „und von Holzdrahtgeweben".

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. Jänner 1893. (Neuer Kilometerzeiger.) Für die voraussichtlich Anfangs October zur Eröffnung gelangende Localbahn Neustadt a/S. — Königshofen i/Gr. wurde der Kilometerzeiger bekannt gegeben.

— (Tarife für die Localbahn Neustadt a/S.—Königshofen i/G.) Für den Güterverkehr der voraussichtlich Anfangs October zur Eröffnung gelangenden Localbahn Neustadt—Königshofen i/G. kommt der Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. Jänner 1893 (Seite 12 ff.) zur Anwendung.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Bedingungsweise Beförderung von Pretiosen als Reisegepäck.) Im Verkehre zwischen norddeutschen und bayerischen Stationen über Eger, Hof und Probstzella werden vom 1. September 1893 an Edelsteine, echte Perlen u. s. w., sowie Kunstgegenstände u. s. w. bedingungsweise zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Einführung des Nachtrages II zum Viehtarife mit Württemberg.) Am 1. September 1893 erschienen zum Hessisch-Württembergischen Vieh- etc. -Tarif der Nachtrag II, und zum Vieh- etc. -Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und Stationen der Hessischen Nebenbahnen der Nachtrag I.

Bayerisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr, Tarif vom 1. September 1890. (Einführung des II. Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. September 1893 ist der II. Nachtrag zum Tarife vom 1. September 1890 für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und solchen der Schweizerischen Bahnen andererseits zur Einführung gekommen. Derselbe enthält neue Tarifsätze von Augsburg und München C. B. nach Chur, St. Gallen und Zürich über Ulm—Friedrichshafen—Bodensee und Aenderungen der Fahrpreise III. Classe im Verkehre Lindau—Klosters und Davos-Platz, sowie der Gepäckstaxen im Verkehre Augsburg, Lindau und München C. B.—Davos-Platz.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Tarifheft 1 und 2 betreffend.) Am 20. October 1893 treten in den Ausnahmetarifen Nr. 23 für Bier von München (Centralhhf., Osthbhf. und Südbhf.) nach Bautzen, Dresden (Altstadt, Friedrichst. und Neust.), Görlitz und Zittau neue, theilweise ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Das

VERORDNUNGS-BLATT

des

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

für

Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

per 100 kg kr.

Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:

Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen 10

Lagerzins:

für die ersten drei Wochen . . . per Woche 2
für jede folgende Woche . . . . „ „ 1½

Zollfachinage 2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879. R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1687	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz a) des Specialtarifes 2 und b) der Classe C	Brandeis a/A.	Brünn Velim Peček Plaňau Sadska Nimburg B.-Brod Lieben Buhna	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Anfrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	Kreuzer a) 35·5 31·7 33·0 38·2 39·8 41·8 35·5 40·5 41·8 / b) 30·0 25·6 27·0 32·3 33·8 33·9 30·0 35·9 37·4	a) u. b) 26·0 25·0 25·0 27·0 27·0 27·0 26·0 31·7 32·0	a) 9·5 6·7 8·0 11·2 12·8 14·8 9·5 8·8 9·8 / b) 4·0 0·6 2·0 5·3 6·8 6·9 4·0 4·2 5·4	Im Kartirungswege		Die Parteien haben das Auf- und Abladen der Sendungen innerhalb der tarifmässig festgesetzten Zeitfrist auf ihre Kosten zu besorgen
			Holz des Specialtarifes 2		Elbeteinitz Kolin				27·6 30·3	25·0 25·0	2·6 5·3			
			Holzsägespäne und Holzsägemehl		Peček Prag St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			per vierrädrigen Wagen ohne Unterschied des Ladegewichtes	fl 18 22				
1688	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Melasse und Osmosewasser	Angern Bisenz-Pisek Branowitz Göding Kostel Lundenburg Rohatetz Rohrbach-Seelowitz Saitz Hennersdorf Choltic Pfelouč Littau	a) Dobrowitz (Oe.N.W.B.) b) Jungbunzlau (Oe.N.W.B.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahn-Verband. Anhang vom 1. Jänner 1893	Kreuzer a) 71·6 86·5 75·0 84·7 81·2 80·7 85·8 / b) — — 77·6 84·7 82·9 80·7 85·8	a) 71·4 86·3 71·4 81·1 71·4 71·4 82·9 / b) — — 73·4 83·1 73·4 73·4 84·9	a) 0·2 0·2 3·6 3·6 9·8 9·3 2·9 / b) — — 4·2 1·6 9·5 7·3 0·9	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					a) Dobrowitz (Oe.N.W.B.) b) Jungbunzlau (Oe.N.W.B.)				72·9 79·1 — — — — 68·9	75·5 81·7 — — — — 71·5	71·4 71·4 92·4 32·0 31·0 65·9	73·4 73·4 94·4 34·0 33·0 67·9	1·5 7·7 — — — 3·0	2·1 8·3 — — — 3·6		
1689	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Bruchsteine des Specialtarifes 3	Kalk-Podol und Prachovic	Rossitz (Oe.N.W.B.)	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. h. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht keiner	12·8 kr.		Im Kartirungswege		
1690	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Kalk-Podol und Prachovic	diversen Stationen	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende April 1894	Allgemeine Tarifbestimmungen, Theil I	Waaggebühr pro Waggon ohne Unterschied der Tragkraft in Kalk-Podol und Prachovic: 60 kr.	40 kr.	20 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	1691	1692	1693	1694
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen und in	Südbahn-Gesellschaft		Betheiligten Verwaltungen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Zuckerrüben und Rübenschnitze	Brennholz	Obst als Frachtgut der Classe A bei Aufgabe von mindestens 10000 kg | 5000 kg pro Wagen; Eilgut besonders ermässigtes; Obst als Frachtgut der Classe II bei Aufgabe in beliebigen Mengen ermässigtes; Emballagen, gebrauchte mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche	Steine in Quadern (unbearbeitet), sowie sonstige Steine der Classe C
für die Transportstrecke von	Rohran, Pachfurth, Bruck a/d. L. St.E.G. Localbahn, Wilfleinsdorf, Trautmannsdorf, Götzendorf St.E.G., Mannersdorf, Petronell, Hainburg, Himberg, Laxenburg-Pellendorf, Deutsch-Altenburg oder vice versa via Grammat-Neusiedl	Raitz	Salesel oder vice versa	Wildenschwert
für die Transportstrecke nach	Pottendorf-Landegg	Prag St.E.G.	Marienbad	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Holz des Specialtarifes 2, giltig vom 1. Jänner 1893	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Mai 1894	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893
Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarif	Localtarife, bezw. Nordwestböhmischer Eisenbahn-Verbandstarif	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	Keine directen Frachtsätze	51·1 kr.	Bestehen keine	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	kr. 15·8, 15·3, 12·7, 11·7, 10·1, 9·1, 11·9, 17·1, 18·9, 9·1, 9·6, 18·9	41·6 kr.	kr. 68·0, 86·0, 93·2, 127·6, 148·8, 150·8	41 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		9·5 kr.		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen			Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen

Fortlaufende Nr.	1695	1696	1697	1698	1699
Die Publication erfolgt von der Namen der und im	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
	Kaisr Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltnngsn			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Holz dss Specialtarifes 2	Buchenholz dss Spscialtarifes 2	Fassverdichtungsleim (Exqnisit)	Häckerling, Häcksel, Hen, Kaff, Klee geschnitten und getrocknet, Spren und Stroh	Pflastersteine ans Pos. S—57 der Gütsrclassification im Tarife Theil I
für die Transportstrecke von	Gewitsch-Jaroměřic	Lupków / Lisko-Lukawica	Prag K.F.J.B. / Wien K.E.B.	Aschach a. d. Donan	Hötzelsdorf-Geras
für die Transportstrecke nach	Brünn K.F.N.B.	Oswięcim transit	Passau Simbach Salzburg Linz / Passau Simbach Salzburg Linz	Wien K.E.B. Wien K.F.J.B. Penzing Nussdorf	Wien K.F.J.B.
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Zahlnng der Fracht mindestens für das Ladsgswicht des vsrwendeten Wagens und Anfrechthaltung der sonstigen für den Specialtarif 2 giltigsn allgemsinen Tarifbestimmnngen	Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Aufgabe mit directen, nach Norddentscben Bestimmnngsstationen lantenden Frachtbriefen	Bei Anfgabe a) nntsr 5000 kg b) von mindestens 5000 kg pro Wagen c) bei Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Wagen	Frachtzahlnng für mindestens 3000 kg pro verwendsten Wagen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht dss verwendeten Wagsns
	Bis anf Weiteres, längstens bis Ende Decembsr 1893	Bis anf Weiteres, längstens bis 31. Decembsr 1893	Vom 1. Octobsr 1893 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Bis auf Weitsres, längstens bis Ende Novsmber 1893	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarife	Tarif für den Norddentschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Thsil II, Heft I, Anflage giltig vom 15. Jänner 1893	Localtarif	Localtarif
Bezeichnung					
Frachtsatz per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Jeweilige Frachtantheile aus nebenbezeichnetem directen Tarife, derzeit im Verkehre mit Lisko-Lnkawica . . 79 Pfg. „ „ „ Lupków . . . . . 87 Pfg.	a) Classe I b) Ansnahmstarif IV a c) Ansnahmetarif IV b	19 kr.	19 kr.
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz	31 kr.	45 kr. / 42 kr.	a) Classe II b) Classe A c) Classe B	12 kr.	12 kr.
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		Jeweilige Diffsrenz	Verschieden	7 kr.	7 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirnngswsge	Im Rückvergütungswege	Im Kartirnngswege	Im Kartirungswege	Im Kartirnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen anf die schliessende Firma als Versender lantende Frachtbrisf-Duplicats, welche bis längstens Ende Febrnar 1894 vorznlegen sind			
Besondere Bemerkungen			Durch diese Pnblication wird die im Verordnungs-Blatt Nr. 65 vom 8. Juni l. J., snb Pos.-Nr. 1267, verlautbarte Begünstignng mit 30. September 1893 ausser Wirksamkeit treten		

Fortlaufende Nr.	1700	1701	1702
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
	Betheiligten Verwaltungen		Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Ermässigte Eilgüter (Abschnitt B, Pos. II 2 des Tarif-Theiles I der österr. und ungar. Eisenbahnen vom 1. Jannar 1893)	Rohzucker russischer Herkunft	Koks in Ladungen von mindestens 10000 kg
für die Transportstrecke von	Kétegyháza	Nowosielitza transit	dem Ruhrkohlengebiete (Rheinland-Westphalen), u. zw. von den übrigen Koksversandtstationen des Ruhrkohlengebietes
für die Transportstrecke nach	Romanshorn; Buchs transit; Bregenz transit, Lindau transit, St. Margrethen transit	Suczawa transit (für Odessa und Kischinew)	von Cameu und Unna-Königshorn; Graz, Klagenfurt und Prevali, Stationen der Südbahn-Gesellschaft
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Die Sendungen müssen mit directen nach schweizerischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Die Frachtgebühren für Einzelsendungen sind für jedes Gewicht, im Verkehre mit Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit jedoch für mindestens 5 kg und im Verkehre mit Romanshorn für mindestens 20 kg anwendbar. Die Frachtsätze für 5 t gelten bei Aufgabe von mindestens 5 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung für dieses Quantum, mit directe nach Odessa oder Kischinew lautenden Frachtbriefen. Frankirung sämmtlicher für die Strecke Nowosielitza—Suczawa entfallenden Gebühren	Das für den Versandt von Ruhrkoks nach Zeltweg behufs Inanspruchnahme der gleichen Rückvergütung bedungene Minimalquantum von 5000 t muss erreicht worden sein, so dass die Sendungen nach den genannten Stationen eine Ueberschreitung dieses Quantums darstellen
und gilt in der Zeit	Vom 15. September l. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1894	Bis 1. Mai 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarife, bezw. Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahn-Verband	L o c a l t a r i f	Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Güter-Tarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Juli 1892 (Ausnahmetarif 16)
Bezeichnung	Besteht keiner		V e r s c h i e d e n
Frachtsatz per 100 kg	Einzelsendungen: 1534 / 1427 / 1444 Centimes; 5 t: 1235 / 1160 / 1173	Bei einem Coursstande von 1 Rubel = 1 fl. 20 kr. und darüber 43·74 Kopeken; 1 Rubel = 1 fl. 10 kr. bis 1 fl. 19 kr. 47·71 Kopeken; 1 Rubel = 1 fl. 09 kr. und darunter 52·49 Kopeken incl. Nebengebühren bei der Aufgabe in Nowosielitza	20 Pfennig / 18 Pfennig
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe zu Handen der königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.) in Köln bis spätestens Ende August 1894
Besondere Bemerkungen	Als Ergänzung der in Nr. 84 dieses Blattes vom 22. Juli 1893, unter fortl. Nr. 1500, erschienenen Kundmachung		Wegen des Nachlasses von den Frachtsätzen für Zeltweg siehe die Publication unter fortl. Nr. 1652 in der Nr. 100 dieses Blattes vom 29. August 1893

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg			
1703	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eichenschwellen aus Pos. II/20 der Güterclassification des Tarifes Theil I	Oswięcim Krakau	Passau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarife	kr. 87·1 92·2	kr. 77·1 82·2	kr. 10 10	Im Kartirungswege		
1704	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Torfmull und Torfstreu	Almelo (Nied. St.B. und Holl. B.) Dedemsvaart (Nied. St.B.) Helenaveen (Nied. St.B.) Hoogeveen (Nied. St.B.)	Lindau Rangirbahnhof	Aufgabe von mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen. In den Frachtbriefen muss die Erklärung abgegeben werden, dass die Sendungen zu Streuzwecken bestimmt sind	Bis auf Weiteres, längstens bis 1. September 1894	Nachtrag XV zum Niederländisch-Bayerischen Verbands-Gütertarif vom 1. Juni 1883		Mark 1·615 1·732 1·445 1·764		Im Kartirungswege		
1705	Böhm. Nordbahn	Böhmische Commercialbahnen	Saturationsschlamm	Münchengrätz oder vice versa	Unterhautzen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Tarif	12 kr.		Im Kartirungswege		
1706	Mühlkreisbahn	Mühlkreisbahn	Mauerziegel	Puchenau	Urfahr Ottensheim Rottenegg Gerling Neuhans-Nw. Neufelden Pürnstein Haslach Rohrbach Öpping Aigen	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen (10 t) ohne Declaration des Interesses an der Lieferung und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif		5·5 6·5 8·5 11·5 15·0 18·0 19·5 23·5 26·0 27·5 30·5		Kartirungsweg		
				Ottensheim	Urfahr Rottenegg Gerling Neuhaus-Nw. Neufelden Pürnstein Haslach Rohrbach Öpping Aigen					8·5 5·5 8·5 12·0 15·0 16·5 20·5 23·0 24·5 27·5				
1707	Südbahn-Gesellschaft		Bau-, Werk- und Schnittholz	Kauizsa	Wien (Matzleinsdorf)	**Bei Anlieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen während der Begünstigungsdauer** Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Bis Ende December 1893	Ausnahmetarif für Holz in Wagonladungen nach Wien, giltig vom 1. April 1892	61 Kreuzer ö. W. Not. = 122 Heller incl. ungar. Steuer	108 Heller inclus. ungar. Steuer	14 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Abtraneportirung findet nur nach Massgabe der verfügbaren Fahrbetriebsmittel nach Dirigirung der Bahnanstalt statt

Fortlaufende Nr.	1708	1709	1710	1711
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	A.T.E.
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Mehl	Getrocknete Pflaumen	Leere Kohlensäcke als Retoursendung	Ein eisernes Seilscheibengerüst sammt einer Separationsanlage
für die Transportstrecke von	Velencze	Barcs via Marburg-Franzensfeste-Innsbruck	Trofaiach	Dux transit (von Schlan)
für die Transportstrecke nach	Triest	St. Margrethen transit	Leoben S. B.	Karbitz
		Bregenz transit u. Buchs trs.		
		Sissek via Laibach-Tarvis-Villach-Franzensfeste-Innsbruck		
		St. Margrethen transit		
		Bregenz transit u. Buchs trs.		
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	1. Die Frachtzahlung hat mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief zu erfolgen. 2. Die bezüglichen Mehlsendungen müssen nach der in Triest allenfalls erfolgenden Umpackung in Fässer, von dort nach England verschifft werden. 3. Die Verschiffung muss innerhalb 3 Monate nach Einlangen der Sendungen in Triest erfolgen. 4. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach England auch bezüglich der Identität im eigenen Wirkungskreise zu controliren und die ihr zum Zwecke der Controle erforderlich scheinenden Verfügungen zu treffen.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. — Die Sendungen müssen mit directen, nach schweizerischen Stationen oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	In jedem Gewichte. Auf- und Abladen hat durch die Partei veranlasst zu werden	Der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft in Brüx wurde für die genannten, zur Erweiterung des Dobhoff III-Schachtes bei Karbitz bestimmten Artikel die laut Ausnahmetarif Nr. XXI (Nachtrag VII am 1. August 1893 zum Localtarife der Aussig-Teplitzer Eisenbahn) festgesetzte Frachtbegünstigung unter Einhaltung der diesbezüglich bestehenden Bedingungen für die Zeit bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893 bewilligt
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Vom 15. September 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893 oder bis zu der vor diesem Termine erfolgenden Durchführung im Tarifwege	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ermässigter Kartirungssatz, publicirt in der Nr. 35 dieses Blattes vom 25. März 1893, auf Seite 560 unter der fortlaufenden Nr. 615	Interne Tarife	Localtarif der Leoben-Vordernberger Bahn	
Frachtsatz per 100 kg	180 h inclusive Manipulationsgebühr und ungar. Steuer	Directe Frachtsätze bestehen nicht	9·6 kr.	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	132 h inclusive Manipulationsgebühr und ungar. Steuer	369 / 364 / 362 / 357 Centimes incl. 5perc. ungar. Transportsteuer	6 kr. ö. W. Noten	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	48 b	Verschieden, je nach dem Cursstande	3·6 kr.	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf schliessende Mühlen-Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe und die Original-Bahnfrachtbriefe, sowie der vom k. k. Hafen- und Seecapitanate. bezw. k. k. Hauptzollamte in Triest ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach England, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen			
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				
1712	Südbahn-Gesellschaft												
	Graz-Köflacher Eisenbahn												
	Papier aller Art, der Position P—1 des Tarifes Theil I												
	Deutsch-Landsberg												
	Triest S.B. und Fiume												
	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei. Sendungen müssen nachweislich nach Ostindien, Südamerika, Japan oder China zum Export gelangen												
	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893												
	Localtarife												
	208·2 Heller												
	173 Heller												
	35·2 Heller												
	Im Rückvergütungswege												
	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und der vom k. k. Hauptzollamte in Triest oder vom k. k. Hafen- und See-Sanitätscapitanate in Triest, resp. vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach den vorgenannten Exportgebieten, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen												
1713	Kaiser Ferdinands-Nordbahn												
	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Kleie												
	Granica transito (für Sendungen von Stationen der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn (excl. Sosnowice loco), der Warschau-Terespoler, der Lodzer, der Weichselbahn, der Brest-Cholm- und der Sjedlez-Malkin Bahnen, der St. Petersburg-Warschauer, der Riga-Dünaburger, der Dünaburg-Witebsker, der Baltischen, der Moskau-Brester, der Moskau-Nischny-Nowgoroder und der Orel-Witebsker Eisenbahn)												
	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn												
	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen bis Szczakowa mit von der russischen Ursprungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Weitersendung derselben ab Szczakowa innerhalb einer Frist von 6 Monaten vom Tage des Einlangens in dieser Station gerechnet; ununterbrochenes Stehen der Sendungen unter Bahnaufsicht während des Lagerns in Szczakowa												
	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893												
	Bis Szczakowa Nachtrag II zum Ausnahmetarif für Getreide etc. im Oesterr.-Russ. Grenzverkehre vom 1. November 1892 und ab Szczakowa Localtarif vom 1. Jänner 1893												
	Verschieden												
	Frachtsätze aus dem vom 1. August 1893 giltigen Nachtrage II zum Ausnahmetarife für Getreide etc. im Oesterr.-Russ. Grenzverkehre vom 1. November 1892 von Granica tre. bis zur betreffenden Bestimmungsstation der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, zuzüglich einer Reexpeditionsgebühr, und zwar bei Sendungen auf eine Entfernung bis 100 km von Szczakowa von 3 kr. und bei Sendungen auf eine Entfernung von über 100 km von Szczakowa von 1 5 kr. per 100 kg												
	Verschieden												
	Im Rückvergütungswege												
	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende russische Original-Frachtbriefe bis Szczakowa und correspondirende auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ab Szczakowa, vorzulegen spätestens drei Monate vom Tage der Weitersendung der Transporte ab Szczakowa. Die Duplicat-Frachtbriefe müssen hiebei vom Magazineur und vom Stationsvorstande in Szczakowa die Bestätigung darüber tragen, dass die Sendungen ununterbrochen unter Bahnaufsicht gestanden sind												
	Die auflaufenden Nebengebühren werden separat und tarifmässig berechnet												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1714	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen mittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien Nordbahn-Donauufer bahnhof transito (für Sendungen nach Station Klein-Schwechat für Kaiser-Ebersdorf)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 600 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen unter der Adresse von Kaiser-Ebersdorfer Firmen nach Station Klein-Schwechat, allwo dieselben von den Adressaten bezogen und mittelst Strassenfuhrwerkes nach Kaiser-Ebersdorf abgeführt werden müssen	Bis Ende August 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	38·5 kr.	36·5 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautende Orig.-Frachtbr., welche von Seite der Station Klein-Schwechat die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen von den Adressaten in Klein-Schwechat bezogen und per Strassenfuhrwerk nach Kaiser-Ebersdorf abgeführt wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die vorgelegten Orig.-Frachtbriefe werden nicht wieder zurückgestellt	
1715	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	der Classen: I (Normalclasse), II, A	Carlsbad	Politz-Sandau	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 15. September 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. 113·0 94·5 72·5		Verschieden	Im Kartirungswege	
			Emballagen der Position E—19 des Tarifes, Theil I	oder umgekehrt						58·2				
1716	**Mährisch-schles. Centralbahn**		Futter und Streuartikel											

Die im Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 94 ex 1893 sub Position 1602, rücksichtlich der Strecken der Mährisch-schlesischen Centralbahn mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1893 publicirte Frachtbegünstigung wird mit 1. October 1893 hiermit aufgehoben.

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 35 vom 25. März 1893	762	Südbahn-Gesellschaft	Zucker, raffinirt	Ebenfurth, Pottendorf, Sopron, Nagy-Czenk, Lövö, Bükk	Brixlegg, Hall, Jenbach	Die ermässigten Frachtsätze für nebenbezeichnete Verkehrsrelationen treten mit 1. October 1893 ausser Wirksamkeit

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des auf sämmtlichen Linien der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen pro 1894 erforderlichen Bedarfes an **Eisenabgüssen**, dann **Zinn- und Kupferwaaren** wird, getrennt nach den nachstehend angeführten Dienststellen und durch dieselben, im Offertwege vergeben, und zwar:

Benanntlich	Einheit	K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction									K. k. Verkehrsleitung Mährisch-Schönberg
		Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Krakau	Lemberg	
		Ausgeschriebenes Quantum									
Eisenabgüsse	kg	355.000	300.000	436.000	410.000	95.000	237.000	420.300	250.000	461.000	66.700
Banca-Zinn	„	22.000	10.100	9.000	15.000	—	9.500	14.500	17.000	25.000	1.600
Stangen-Zinn	„	—	—	—	—	100	600	200	—	—	30
Kupferbleche, 0·5—10 mm	„	1.400	2.000	1.000	1.300	100	2.200	2.000	1.000	1.400	900
Kupferplatten, 10—20 mm	„	6.000	6.000	8.000	2.500	—	2.000	6.000	—	1.000	—
Kupferrohre, gezogene .	„	3.300	4.000	4.700	5.000	300	1.960	3.750	9.000	10.500	160
Kupferstutzen (Siederohre)	„	9.000	10.000	3.000	9.000	—	1.600	3.500	500	16.000	—
Kupferstangen für Stehbolzen, ungelocht . . .	„	13.000	16.000	4.060	6.200	—	3.600	3.650	4.600	18.000	40
Kupferdraht	„	600	200	500	600	120	1.230	750	500	1.000	70

Die der Lieferungsausführung zu Grunde zu legenden allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, dann die Offertformularien, welche zur Verfassung der Offerten benützt werden müssen und welche die näheren Angaben über Bedarfsmengen und Dimensionen enthalten, können bei der betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction, bezw. der k. k. Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Die Preise sind franko einer Station der Oesterr. Staatsbahnen, inclusive aller Spesen, zu notiren.

Für Zinn- und Kupferwaaren sind fixe Zuschläge zu einem variablen Grundpreis zu offeriren, über dessen Aufstellung das bezügliche Offertformulare näheren Aufschluss gibt.

Jede Offerte muss die ausdrückliche Erklärung enthalten, dass dem Offerenten die allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie die für die Lieferung der offerirten Artikel bestehenden besonderen Bedingnisse vollkommen bekannt sind, und dass er sich denselben unterwirft.

Die Offerten sind sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit einem 50 Kreuzer-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Lieferung von Eisenabgüssen, dann Zinn- und Kupfermaterialien“ bei der betreffenden Eisenbahn-Betriebs-Direction, bezw. bei der k. k. Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg, bis längstens **2. October l. J.**, 12 Uhr Mittags, einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 2. October l. J., Nachmittags 3 Uhr, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction, bezw. der k. k. Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter Einem auch Seitens jeder der Eingangs erwähnten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, sowie von der k. k. Eisenbahn-Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, am 10. September 1893.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Schmalspurige Eisenbahnen

fest und verlegbar für Hand-, Pferde-, u. Locomotivbetrieb

Orenstein & Koppel.

Feldbahnfabrik.

Wien, I., Schwarzenbergstrasse 8.

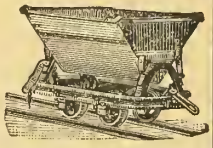
Budapest, VI., Andrassy-út 81.

(341)

Prag, Mariengasse 41 neu.

Uebernahme von Bau u. Betrieb.

Vermiethung ganzer Anlagen.



Fabrikslager: Hernals, Karlsg. 19.

Die Parquetten-, Friesbrettel- und Fussboden-Fabrik von

Comptoir und Niederlage: Gumpendorferstr. Nr. 58 a

G. DOLLINAR, WIEN

empfiehlt ihr grosses Waarenlager von **fertigen Parquetten** in grosser Auswahl an Mustern, und zwar **fournirt** und **massiv**, sowie von **eichenen amerikanischen Friesbrettein** in beliebigen Dimensionen. Dann weiche Lärchen- und Buchen-Schiffböden unter Garantie für Trockenheit wie auch solider Ausführung. **Nach Wunsch wird von uns sowohl in Loco, wie auch in der Provinz die Fussbodenlegung zu billigen Preisen übernommen.** Preiscourants und Musterkarten gratis. (330)

WILHELM NOWOTNY'S

Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei

Lieferant der k. k. Staatsbahnen

WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33

empfiehlt sich den (363)

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 106. Wien, 14. September 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Fragebogen für die in Angelegenheit der österreichischen Mühlen-Industrie abzuhaltende Vernehmung von Fachmännern. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 1. September 1893 †), betreffend die Hinausgabe des II. Nachtrages zu der Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns einerseits und Deutschlands andererseits rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, in Gemässheit des § 1, letzter Absatz der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892).

Die zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche zur Anlage 1 des internationalen Uebereinkommens getroffenen Vereinbarungen vom 20. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 226, und vom 25. März 1893, R.-G.-Bl. Nr. 43, werden in nachstehender Weise abgeändert und ergänzt:

In Nr. IV

ist nach „Nr. III“ einzuschalten: „Absatz 1.“

VIII a.

Nach Nr. VIII ist die nachstehende Nr. VIII a einzuschalten:

(1) Schwefeläther wird nur befördert entweder

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem oder geschweisstem Eisenblech mit höchstens 500 kg Inhalt oder

2. in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas von höchstens 60 kg Bruttogewicht, deren Verpackung nachstehenden Vorschriften entspricht:

a) Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen sie in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;

b) bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder ähnlichem Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein.

(2) Bei Blech- und Metallgefässen beträgt die höchste zulässige Füllung 1 kg Flüssigkeit für je 1·55 l Fassungsraum des Behälters. Beispielsweise darf also ein Metallbehälter, der 15·50 l Wasser fasst, nicht mehr als 10 kg Schwefeläther enthalten.

(3) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

In Nr. IX,

Absatz 1, sind die Worte „Schwefeläther, sowie“ zu streichen.

In Nr. X,

Absatz 1, ist nach Ziffer 3 der nachstehende neue Absatz einzuschalten:

„Bei Blechgefässen beträgt die höchste zulässige Fassung 1 kg Flüssigkeit für je 0·825 l Fassungsraum des Behälters.“

In Nr. XI,

Absatz 1, sind nach den Worten „unter Nr. IX“ die Worte „für Schwefeläther etc.“ zu streichen.

*) Enthalten in dem am 1. September 1893 ausgegebenen XLII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 137.

XIV

erhält folgenden zweiten Absatz:

„Blei darf zur Verpackung von Pikrinsäure nicht verwendet und nicht mit Pikrinsäure zusammen in demselben Wagen verladen werden. Mit Blei ausgekleidete oder mit Blei gedeckte Wagen dürfen zur Beförderung nicht verwendet werden."

In Nr. XV

ist im Eingange nach den Worten: „(wegen dieser vergleiche Nr. XVII) —" einzuschalten: „so wie Chlorschwefel" und

in den Ziffern 2 und 4, statt „Mineralsäuren", bezw. „die Mineralsäuren" zu setzen: „diese Stoffe".

In Nr. XIX,

Absatz 1, sind an Stelle der Worte „(vergl. Nr. IX)" zu setzen: „(vergl. Nr. VIII a)",

In Nr. XXI und XXII

ist in Ziffer 8 statt „Muss getragen werden" zu setzen: „Mit der Hand zu tragen".

In Nr. XXXI

erhalten die Absätze 1 und 2 folgende Fassung:

(1) Wolle, Haare, Kunstwolle, Baumwolle, Seide, Flachs, Hanf, Jute, im rohen Zustande, in Form von Abfällen vom Verspinnen und Verweben als Lumpen oder Putzlappen; ferner Seilerwaaren, Treibriemen aus Baumwolle und Hanf, Weber-, Harnisch- und Geschirrlitzen (wegen gebrauchter Putzwolle vergl. Absatz 3) werden, wenn sie gefettet oder gefirnisst sind, nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert.

(2) Die genannten Gegenstände werden stets als gefettet oder gefirnisst behandelt, wenn nicht das Gegentheil aus dem Frachtbriefe hervorgeht.

XXXII

erhält folgende Fassung:

Fäulnissfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner, Klauen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie andere in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände, jedoch mit Ausschluss der unter Nr. LV und LVI aufgeführten, werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1. Genügend gereinigte und trockene Knochen, abgepresstes Talg, Hörner ohne Schlauch, das heisst ohne den Hornfortsatz des Stirnbeines, in trockenem Zustande, Klauen, das heisst die Hornschuhe der Wiederkäuer und Schweine ohne Knochen und Weichtheile, werden in Einzelsendungen, in gute Säcke verpackt, zugelassen.

2. Einzelsendungen der vorstehend unter Ziffer 1 nicht genannten Gegenstände dieser Kategorie werden nur in feste, dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen. Die Frachtbriefe müssen die genaue Bezeichnung der in den Fässern, Kübeln oder Kisten verpackten Gegenstände enthalten. Die Beförderung hat nur in offenen Wagen zu erfolgen.

3. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, sowie ungereinigte, mit Haut- und Fleischfasern behaftete Knochen unterliegen bei der Aufgabe in Wagenladungen folgenden Bestimmungen:

a) In der Zeit vom 1. März bis zum 31. October müssen diese Gegenstände in starke, nicht schadhafte Säcke verpackt sein, die derart mit verdünnter Carbolsäure angefeuchtet sind, dass der faulige Geruch des Inhaltes nicht wahrnehmbar ist. Jede Sendung muss mit einer Decke aus starkem Gewebe (sogenanntem Hopfentuche), das mit verdünnter Carbolsäure getränkt ist, und dieses wieder mit einem grossen, wasserdichten, nicht getheerten Wagenplane vollständig bedeckt sein. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.

b) In den Monaten November, December, Jänner und Februar ist eine Verpackung in Säcke nicht erforderlich. Die Sendung muss jedoch ebenfalls mit einer Decke aus starkem Gewebe (Hopfentuch) und diese wieder mit einem grossen, wasserdichten, nicht getheerten Wagenplane vollständig bedeckt sein. Die untere Decke ist nöthigenfalls derart mit verdünnter Carbolsäure anzufeuchten, dass ein fauliger Geruch nicht wahrnehmbar ist. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.

c) Solche Sendungen, bei denen der faulige Geruch durch Anwendung von Carbolsäure nicht beseitigt werden kann, müssen in feste, dicht verschlossene Fässer oder Kübel derart verpackt werden, dass sich der Inhalt des Gefässes nicht durch Geruch bemerklich macht.

4. Die Beförderung der vorstehend unter Ziffer 3 nicht genannten Gegenstände dieser Art in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluss statt. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.

5. Die Eisenbahn kann Vorausbezahlung der Fracht verlangen.

6. Die Säcke, Gefässe und Decken, in und unter denen Gegenstände dieser Art befördert worden sind, werden nur dann zum Transporte zugelassen, wenn sie durch entsprechende Behandlung mit Carbolsäure den fauligen Geruch verloren haben.

7. Die Kosten etwa nöthiger Desinfection fallen dem Absender, bezw. dem Empfänger zur Last.

8. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Beladung und Entladung wie der An- und Abfuhr, ingleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.

XXXIII

erhält folgende Fassung:

„Schwefel wird nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert."

In Nr. XXXIV

ist vor: „Reis- und Flachsstroh" einzuschalten: „Mais-".

In Nr. XXXV

ist vor „IX" (zweimal) einzufügen „VIII a".

XXXVI

erhält folgende Fassung:

1. Patronen für Handfeuerwaffen, welche entweder Schwarzpulver oder andere Schiessmittel enthalten, soferne letztere in Oesterreich und Ungarn zum Eisenbahntransporte besonders zugelassen werden (wegen fertiger Patronen für Handfeuerwaffen, und zwar: 1. Metallpatronen mit ausschliesslich aus Metall erzeugten Hülsen und 2. Patronen, deren Hülsen nur zum Theile aus Metall bestehen, ferner wegen Kugelzündhütchen und Schrotzündhütchen, siehe Nr. XXXVII und Nr. XXXVII a);

2. Feuerwerkskörper, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach § 1, Ziffer 4 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr von der Beförderung überhaupt ausgeschlossen sind (wegen Feuerwerkskörper aus Mehlpulver und ähnlichen Gemischen siehe Nr. XXXVIII und wegen bengalischer Schellackpräparate Nr. XLII);

3. Zündschnüre mit Ausnahme der Sicherheitszünder (wegen dieser siehe Nr. IV der Anlage 1 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr);

4. Nitrocellulose, insbesondere Schiessbaumwolle, Collodiumwolle und Pyropapier (sofern diese Stoffe mit mindestens 20 Percent Wasser angefeuchet sind), ferner Patronen aus gepresster Schiessbaumwolle mit einem Paraffinüberzuge (wegen gepresster Schiessbaumwolle mit mindestens 15 pCt. Wassergehalt und wegen Schiessbaumwolle in Flockenform, sowie wegen Collodiumwolle, beide mit 35 Percent Wassergehalt, siehe Nr. XXXIX und XL);

5. Sprengkräftige Zündungen, als Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) und Minenzündungen, welche durch Elektricität oder durch Reibung zur Wirkung gebracht werden,

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

A) Verpackung.

Zu 1.

(1) Patronen für Handfeuerwaffen sind zunächst partienweise in Cartons von steifer Pappe derart fest zu verpacken, dass ein Verschieben in den Cartons nicht eintreten kann. Die einzelnen Cartons mit Patronen sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete, dem Gewichte des Inhaltes entsprechend starke Holzkisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dass ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluss der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(2) Das Gewicht der in einem Behälter befindlichen Patronen darf 60 kg, das Brutto-Gewicht eines Behälters 90 kg nicht überschreiten.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Patronen für Handfeuerwaffen, geladen mit . . . . . " versehen sein.

Zu 2 und 3.

(Bleibt unverändert.)

Zu 4.

(1) Nitrocellulose, insbesondere Schiessbaumwolle, Collodiumwolle und Pyropapier — soweit derlei Präparate nicht durch besondere Bestimmungen vom Eisenbahntransporte ausgeschlossen sind — sind in hölzerne haltbare und dem Gewichte des Inhaltes entsprechend starke Kisten oder Tonnen, welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, so fest zu verpacken, dass eine Reibung des Inhaltes nicht stattfinden kann. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluss der Behälter darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(2) Mit einem Ueberzuge von Paraffin versehene Patronen aus gepresster (gemahlener) Schiessbaumwolle sind vor ihrer Einlage in die Behälter durch eine feste Umhüllung von Papier in Pakete zu vereinigen.

Diese Patronen, sowie Schiessbaumwolle und andere Nitrocellulose dürfen weder mit Zündungen versehen, noch mit solchen in dieselben Behälter oder in denselben Wagen verpackt werden. Schiessbaumwolle, sowie andere Nitrocellulose muss in wasserdichte Behälter verpackt sein.

(3) Das Bruttogewicht eines mit Schiessbaumwolle oder anderer Nitrocellulose gefüllten Behälters darf 90 kg, das Bruttogewicht eines Schiessbaumwolle-Patronen enthaltenden Behälters 35 kg nicht übersteigen.

(4) Die Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der deutlichen gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Schiessbaumwolle" oder „Schiessbaumwolle-Patronen" u. s. w. versehen sein.

Zu 5.

Sprengkräftige Zündungen, als Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) und Minenzündungen, welche durch Elektricität oder durch Reibung zur Wirkung gebracht werden.

a) Sprengkapseln, Sprengzündhütchen.

1. (1) Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) sind nebeneinander mit der Oeffnung nach oben in starke Blechbehälter, von welchen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, dergestalt zu verpacken, dass eine Bewegung oder Verschiebung der einzelnen Kapseln auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

(2) Der leere Raum in den einzelnen Kapseln und zwischen denselben ist bei Sendungen nach Deutschland mit trockenem Sägemehle oder einem ähnlichen sandfreien Stoffe vollständig auszufüllen. Bei Sendungen nach Oesterreich und Ungarn ist der leere Raum in und zwischen den einzelnen Kapseln frei zu lassen und der nach dem Einlegen der letzteren leerbleibende Theil des Behälters mittelst Stückchen sandfreien trockenen Löschpapieres auszufüllen.

(3) Der Boden und die innere Seite des Deckels der Blechbehälter sind mit einer Filz- oder Tuchplatte, die inneren Seitenwände der Behälter mit Cartonpapier dergestalt zu bedecken, dass eine unmittelbare Berührung der Sprengkapseln mit dem Bleche ausgeschlossen ist.

2. (1) Die so gefüllten Blechbehälter sind Stück für Stück mit einem haltbaren Papierstreifen derart zu umkleben, dass dadurch der Deckel so fest auf den Inhalt gepresst wird, dass sich beim Schütteln kein Geräusch von locker gelagerten Sprengkapseln wahrnehmen lässt.

(2) Die Behälter sind sodann in eine festgearbeitete Holzkiste von wenigstens 22 mm Wandstärke oder in eine starke Blechkiste derart einzuschliessen, dass die offenen Stirnenden der Sprengkapseln gegen den Kistendeckel gerichtet sind und dabei Hohlräume zwischen den Schachteln, sowie diesen und den Kistenwänden möglichst vermieden werden. Nur am Umfange je eines oder auch mehrerer Behälter jeder Schicht, am besten an einer Kistenwand, ist behufs Erleichterung des Entleerens der Kiste durch den Oeffnenden ein solcher Hohlraum vor

zusehen, dass durch die in letzteren eingebrachten Fingerspitzen die betreffende Schachtel bequem erfasst werden kann.

(3) Dieser Hohlraum ist gleich den sonstigen unbeabsichtigten Hohlräumen in der Kiste mit Papierstückchen, Stroh, Heu, Werg oder Holzwolle — Alles völlig trocken — auszustopfen, worauf der Deckel der Kiste, soferne diese aus Blech besteht, aufgelöthet, soferne sie von Holz ist, mittelst Messingschrauben oder verzinnter Holzschrauben befestigt wird, für welche die Führungen im Deckel und in den Kistenwänden schon vor dem Füllen der Kiste vorgebohrt werden müssen.

3. (1) Diese Kiste, deren Deckel den Inhalt so niederzuhalten hat, dass ein Schlottern des letzteren nicht eintreten kann, ist nach dem Bekleben des Deckels mit einer Belehrung über das Oeffnen der Sprengkapselkisten in eine solid gearbeitete und mittelst Messingschrauben oder verzinnter Holzschrauben zu verschliessende hölzerne Ueberkiste von wenigstens 25 mm Wandstärke mit dem Deckel nach aufwärts einzulegen.

(2) Der Raum zwischen Kiste und Ueberkiste muss mindestens 30 mm betragen und mit Sägespänen, Stroh, Werg, Holzwolle oder Hobelspänen ausgefüllt sein.

4. Nach Befestigung des zweiten Deckels, der die innere Kiste unverrückbar niederzuhalten hat, wird dieser äussere Deckel gleichfalls mit der erwähnten Belehrung und mit einem Zettel beklebt, der die Worte „Sprengkapseln — nicht stürzen“ auffällig zu tragen hat.

5. Die einzelne Kiste darf an Sprengkapseln nicht mehr als 20 kg enthalten und muss mit zwei starken Handhaben versehen sein.

6. Der Frachtbrief jeder Sendung muss eine vom Absender und einem der Bahn bekannten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehenden, unter Ziffer 1—5 getroffenen Vorschriften enthalten.

Anmerkung: Die obenerwähnte Belehrung über das Oeffnen von Sprengkapselkisten hat zu lauten:

„Sprengkapselkisten sind derart zu öffnen, dass zuerst aus dem Deckel der äusseren Kiste die Schrauben mittelst Schraubenziehers entfernt werden, wobei das Umstürzen der Kiste in Folge etwa zu starken Auflehnens des den Schraubenzieher Handhabenden zu verhindern ist.

Nach Freilegung des inneren Kistendeckels ist auch die Innenkiste mit Beobachtung derselben Vorsicht und in gleicher Weise zu öffnen, worauf sowohl der Schraubenzieher als auch die mittelst desselben aus den Kistenwänden gezogenen Schrauben bei Seite zu schaffen sind. In der inneren Kiste wird am Umfange eines oder mehrerer, die Sprengkapseln enthaltenden, in Papier eingeschlagenen Blechbehälter der obersten Schichte ein mit Papierstücken, Stroh, Heu oder Werg ausgestopfter Hohlraum wahrzunehmen sein.

Nach vorsichtiger Entnahme des Füllmittels aus diesem Hohlraume — wobei durch Niederhalten der nächstliegenden Behälter ein Herausreissen derselben mit dem Füllmaterial verhindert werden muss — sind zuerst die hiedurch freigelegten Behälter mittelst der Fingerspitzen und hierauf erst die übrigen Behälter dieser Lage nach Bedarf zu entfernen.

Die Entnahme jeder weiteren Schichte von Behältern ist auf dieselbe Weise vorzubereiten und zu bewirken, wobei das frühere vorsichtige Entfernen der in sonstigen kleineren Hohlräumen befindlichen Füllmittel vortheilhaft mitwirken kann.

Das Oeffnen einzelner Blechbehälter hat abseits des übrigen Sprengkapselvorrathes zu geschehen, und es müssen die zum Ausfüllen der Hohlräume in den Behältern verwendeten Stücke Löschpapiers gleicher Weise zuerst entfernt werden, bevor die Sprengkapseln mit den Fingern erfasst werden können.

Ein anderes Werkzeug als der Schraubenzieher (Brustleier) darf zum Oeffnen der Kisten nicht verwendet werden und sich auch nicht gleich anderen losen Metallgegenständen in der Nähe befinden; überhaupt ist mit der grössten Vorsicht und ohne Anwendung von Gewalt, Schlag und Stoss zu hantiren.“

b) Elektrische Minenzündungen.

(Ziffer 1 und 2 bleiben unverändert.)

Ziffer 3 hat nachstehende Fassung zu erhalten:

„3. Im Uebrigen finden die vorstehenden Bestimmungen unter a 3 bis 6 sinngemässe Anwendung.“

c) Friction szünder.

(Bleibt unverändert.)

B.

(Bleibt unverändert.)

C.

(Bleibt unverändert.)

D.

(Absatz 1 und 2 bleiben unverändert.)

Absatz 3 hat zu lauten:

(3) Es dürfen nur Mengen von höchstens 1000 kg mit anderen Gütern und auch nur dann verladen werden, wenn die letzteren nicht leicht entzündlich sind und nicht früher als die explosiven Gegenstände zur Ausladung kommen sollen.

In Absatz 4 ist statt: „Schwarzpulverpatronen“ zu setzen: „Patronen“.

E

hat nachstehende Fassung zu erhalten:

E.

Sonstige Bestimmungen:

Im Uebrigen sind zu beachten:

a)

Für die Beförderung auf den österreichischen Eisenbahnen die sonstigen Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministers vom 1. August 1893 (R.-G.-Bl. Nr. 126), betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, und zwar:

rücksichtlich der Aufgabe: § 8, Absatz 1 und 2, und § 9, Absatz 1;

rücksichtlich der Transportsmittel: § 17, Absatz 2, und § 18;

rücksichtlich des Verladens: § 19 und 24 mit der Massgabe, dass bei dem Uebergange aus Deutschland die blaugedruckten Zettel, welche in grosser Schrift den Inhalt angeben, von der Grenzstation anzukleben sind;

rücksichtlich der Zugformirung die §§ 25 bis 28.

rücksichtlich der Vorsichtsmassregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt die §§ 29 bis 32 und 34;

endlich rücksichtlich der Abgabe die §§ 35, 36 und 37, letzterer jedoch mit der Maassgabe, dass im Falle des Nichtbezuges auf keinen Fall eine Rückstellung der Sendung an den im Auslande befindlichen Absender stattfindet.

b)

Für die Beförderung auf den ungarischen Eisenbahnen die entsprechenden Bestimmungen der Verordnung des kgl. ungarischen Handelsministers vom 1. August 1893.

c)

(Bleibt unverändert.)

XXXVII

erhält folgende Fassung:

Fertige Patronen für Handfeuerwaffen, welche entweder Schwarzpulver oder andere Schiessmittel enthalten, sofern letztere in

Oesterreich und Ungarn zum Eisenbahntransporte besonders zugelassen werden, und zwar:

1. Metallpatronen mit ausschliesslich aus Metall bestehenden Hülsen und

2. Patronen, deren Hülsen nur zum Theile aus Metall bestehen.

werden unter folgenden Bedingungen befördert:

a) Bei den Metallpatronen müssen die Geschosse mit den Metallhülsen so fest verbunden sein, dass ein Ablösen der Geschosse und ein Ausstreuen der Schiessmittel nicht stattfinden kann. Patronen, deren Hülsen aus Pappe und einem metallenen äusseren oder inneren Mantel hergestellt sind, müssen derart beschaffen sein, dass die ganze Menge des Schiessmittels sich in dem metallenen Patronenuntertheile befindet und durch einen Pfropfen oder Spiegel abgeschlossen ist. Die Pappe der Patrone muss von solcher Beschaffenheit sein, dass ein Brechen beim Transporte ausgeschlossen ist.

b) Die Patronen sind zunächst in Blechbehälter, Holzkistchen oder steife Cartons derart fest zu verpacken, dass sie sich darin nicht verschieben können. Die einzelnen Behälter u. s. w. sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete, feste Holzkisten von 15 mm Wandstärke zu verpacken und etwa leer bleibende Räume mit Pappe, Papierabfällen, Werg oder Holzwolle — alles völlig trocken — derart fest auszufüllen, dass ein Schlottern in der Kiste während des Transpertes ausgeschlossen ist. Bei Kisten mit Blecheinsatz darf die Wandstärke der Holzkiste 10 mm betragen.

c) Das Gewicht einer mit Patronen gefüllten Kiste darf 100 kg nicht übersteigen. Kisten, deren Gewicht 10 kg übersteigt, müssen mit Handhaben oder Leisten zur leichteren Handhabung versehen sein.

d) Der Verschluss der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen. Die Kisten sind mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift zu versehen. Ausserdem sind sie mit einem Plombenverschlusse oder mit einem auf zwei Schraubenköpfen des Deckels angebrachten Siegel (Abdruck oder Marke) oder mit einem über Deckel und Seitenwände der Kiste geklebten, die Schutzmarke enthaltenden Zeichen zu versehen.

e) Der Absender hat im Frachtbriefe eine von ihm unterzeichnete Erklärung abzugeben, worin auch das Zeichen der Plombe, des Siegels, der Siegelmarke oder der Schutzmarke angegeben ist. Die Erklärung hat zu lauten:

„Der Unterzeichnete erklärt, dass die in diesem Frachtbriefe angegebene, mit dem Zeichen . . . verschlossene Sendung in Bezug auf Beschaffenheit und Verpackung den zwischen Oesterreich - Ungarn einerseits und Deutschland andererseits zur Anlage 1 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtenverkehr vereinbarten Zusatzbestimmungen unter Nr. XXXVII entspricht."

XXXVII a.

Nach Nr. XXXVII ist die nachstehende Nr. XXXVII a einzufügen:

„Kugelzündhütchen und Schrotzündhütchen (Flobert-Munition).

1. Kugelzündhütchen sind in Pappschachteln, Blechschachteln, Holzkästchen oder starke Leinensäckchen zu verpacken.

2. Schrotzündhütchen sind in Blechbehälter, Holzkistchen oder steife Cartons derart fest zu verpacken, dass sie sich darin nicht verschieben können.

Die einzelnen Behälter für Kugelzündhütchen und für Schrotzündhütchen müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt und jedes Collo muss mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung: „Kugelzündhütchen" oder „Schrotzündhütchen" tragenden Zettel beklebt sein.

Für Flobert-Zündhütchen ohne Kugel und Schrot gelten dieselben Verpackungsbedingungen, wie für Schrotzündhütchen."

In Nr. XLII

ist im letzten Satze das Wort „hölzernen" zu streichen.

In Nr. XLVI

ist am Schlusse der Ziffer 1, c als Absatz 5 einzufügen:

(5) „Sofern die Behälter fest in Kisten verpackt sind, ist das Anbringen von Kappen zum Schutze der Ventile, sowie von Rollkränzen nicht erforderlich.

XLVI a.

Nach XLVI ist die nachstehende Nr. XLVI a einzufügen:

„Verdichteter Sauerstoff, verdichteter Wasserstoff und verdichtetes Leuchtgas werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Diese Stoffe dürfen höchstens auf 200 Atmosphären verdichtet sein und müssen in nahtlosen Cylindern aus Stahl oder Schmiedeisen von höchstens 2 m Länge und 21 cm innerem Durchmesser zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Behälter müssen:

a) bei amtlicher, alle 3 Jahre zu wiederholender Prüfung, ohne bleibende Aenderung der Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, das Doppelte des Druckes ausgehalten haben, unter dem die Gase bei der Auflieferung zur Beförderung stehen;

b) einen amtlichen, an leicht sichtbarer Stelle dauerhaft angebrachten Vermerk tragen, der die Höhe des zulässigen Druckes und den Tag der letzten Druckprobe angibt;

c) mit Ventilen versehen sein, die, wenn sie im Innern des Flaschenhalses angebracht sind, durch einen aufgeschraubten, nicht über den Rand des Flaschenhalses seitlich hervorragenden Metallstöpsel von mindestens 2·5 cm Höhe oder, wenn sie sich ausserhalb des Flaschenhalses befinden, und wenn die Behälter unverpackt aufgeliefert werden, durch fest aufgeschraubte, aus Stahl, Schmiedeeisen oder schmiedbarem Gusse hergestellte Kappen zu schützen sind;

d) falls sie in Wagenladungen unverpackt aufgeliefert werden, so verladen sein, dass ein Rollen unmöglich ist. Nicht in Wagenladungen aufgegebene Behälter müssen mit einer das Rollen wirksam verhindernden Vorrichtung versehen sein.

Erfolgt die Auflieferung in Kisten, so müssen diese die deutliche Aufschrift „Verdichteter Sauerstoff", „Verdichteter Wasserstoff" oder „Verdichtetes Leuchtgas" tragen.

2. Jede Sendung muss durch eine mit einem richtig zeigenden Manometer ausgerüstete und mit dessen Handhabung vertraute Person aufgeliefert werden. Diese Person hat auf Verlangen das Manometer an jedem aufgelieferten Behälter anzubringen, so dass der annehmende Beamte durch Ablesen an dem Manometer sich davon überzeugen kann, dass der vorgeschriebene höchste Druck nicht über-

schritten ist. Ueber die vorgenommene Probe ist von dem Abfertigungsbeamten ein kurzer Vermerk in dem Frachtbriefe zu machen.

3. Die mit verdichteten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen, auch der Einwirkung der Sonnenstrahlen oder der Ofenwärme nicht ausgesetzt werden.

4. Zur Beförderung sind bedeckt gebaute Wagen zu verwenden; die Verladung in offene Wagen ist nur dann zulässig, wenn die Auflieferung in zur Beförderung auf Landwegen besonders eingerichteten, mit Planen bedeckten Fahrzeugen erfolgt."

XLVII

hat folgende Fassung zu erhalten:

„Chlormetyl wird nur in luftdicht verschlossenen, starken Metallgefässen und auf offenen Wagen befördert. In den Monaten April bis October einschliesslich sind derartige Sendungen von dem Absender mit Decken zu versehen, falls nicht die Gefässe in Holzkisten verpackt sind."

In Nr. LV,

Ziffer 4, ist nach den Worten: „und auf offenen Wagen" einzuschalten: „so wie in Kesselwagen."

Am Schlusse der Vereinbarung ist nachstehende Schlussbestimmung nachzutragen:

Schlussbestimmung.

In Anwendung des § 1, letzter Absatz, der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen kann die bedingungsweise Beförderung von Gütern, welche nach Ziffer 4 des gedachten Paragraphen vom Transporte ausgeschlossen sind, oder die Bewilligung leichterer Bedingungen als der in Anlage 1 vorgeschriebenen, für den Verkehr zweier oder mehrerer Vertragsstaaten festgesetzt werden, entweder:

1. Durch Vereinbarung der Regierungen der betheiligten Staaten oder

2. Durch Tarifbestimmungen der betheiligten Eisenbahnen, vorausgesetzt, dass

a) die Beförderung der betreffenden Gegenstände oder die hiefür in Aussicht genommenen Bedingungen nach den internen Reglements zulässig sind, und

b) die von den dazu ermächtigten Bahnen aufzustellenden Tarifbestimmungen von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt werden.

Die vorstehenden Abänderungen und Ergänzungen treten mit 1. October 1893 in Kraft.

Bacquehem m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Lichtenwerden der projectirten Localbahn Freudenthal-Engelsberg über Wiedergrün nach Klein-Mohrau.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Fabriksbesitzer Franz Ulbrich jun. in Klein-Mohrau im Vereine mit den Stadtgemeinden Freudenthal und Engelsberg, ferner mit Heinrich Zipfl, Hüttenverwalter in Karlsdorf, und Paul Ritter von Primavesi, Fabriksdirector in Lichtenwerden, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Lichtenwerden der projectirten Localbahn Freudenthal-Engelsberg über Wiedergrün nach Klein-Mohrau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 29. August 1893. Z. 39.273.

Fragebogen

für die in Angelegenheit der österreichischen Mühlen-Industrie abzuhaltende Vernehmung von Fachmännern.

Das k. k. Handelsministerium hat unterm 23. August, Z. 43.638, an alle Corporationen, welche zur Theilnahme an der in Angelegenheit der österreichischen Mühlen-Industrie voraussichtlich Ende October stattfindenden Enquête eingeladen worden sind, den Fragebogen verschickt, der die Grundlage der betreffenden Verhandlungen bilden soll:

Derselbe lautet:

1. Gegen welche Einrichtungen der Eisenbahnen (Tarife, Beförderungs-Bedingungen etc.) richten sich die Beschwerden der österreichischen Mühlenindustrie, insoweit dieselbe von bahnseitigen Massnahmen Abhilfe erhoffen kann?

2. Insoferne diese Beschwerden bei einzelnen Gruppen österreichischer Mühlen von einander abweichen, welche sind die einzelnen in Betracht zu ziehenden Gruppen?

3. Welche bahntarifarischen Massnahmen werden in Vorschlag gebracht

a) zur Behebung der Beschwerden im Allgemeinen?

b) nach den einzelnen Gruppen laut Punkt 2)?

4. Wird es insbesonders für wünschenswerth erachtet, an der ungleichen Tarifirung zwischen Getreide und Mahlproducten in der Weise festzuhalten, dass für Mahlproducte höhere Tarife als für Getreide eingehoben werden?

5. Erscheinen neben den ad 3 und 4 in Antrag zu bringenden, eventuell für grössere Gruppen verschiedenen, tarifarischen Massnahmen noch Specialbegünstigungen für einzelne Mühlen oder kleinere Gruppen solcher zulässig, eventuell nothwendig, und unter welchen Bedingungen?

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Schleppbahn von der Linie Nussdorf—Kaiser-Ebersdorf zur Mälzerei der Hütteldorfer Brauerei-Actiengesellschaft nächst dem Quaibahnhofe: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für eine Schleppbahn von der Eisenbahnlinie Nussdorf—Kaiser-Ebersdorf zur Mälzerei der Hütteldorfer Brauerei-Actiengesellschaft nächst dem Quaibahnhof für den 15. September anberaumt.

[G.-I.-Z. 17.226.]

— (Linie Wien—Eger: Erweiterung der Station Nepomuk: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Prestic hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Station Nepomuk der Linie Wien—Eger für den 15. September anberaumt.

[G.-I.-Z. 17.289.]

— (Localbahn Schrambach-Kernhof: Erweiterung der Station Kernhof: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Station Kernhof der Localbahn Schrambach-Kernhof für den 16. September anberaumt. [G.-I.-Z. 17.152.]

Projectirte Localbahn von Bregenz nach Bezau. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat die Trassenrevision in Betreff des Projectes des Bürgermeisters von Bregenz Josef Huter und Consorten für eine schmalspurige Localbahn von Bregenz nach Bezau für den 15. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Arthur Mensburger betraut. [G.-I.-Z. 17.639.]

Projectirte elektrisch zu betreibende Localbahn vom Praterstern in Wien bis Kagran. (Theilstrecke km 0·0 bis km 0·9: Politische Begehung, bezw. Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung, bezw. Trassenrevision in Betreff des Projectes für die Theilstrecke km 0·0 bis km 0·9 der elektrisch zu betreibenden Localbahn vom Praterstern in Wien bis Kagran für den 23. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Dr. von Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 17.227.]

Salzkammergut-Localbahn. (Linien Ischl-Staatsbahn — Ischl-Localbahn und Mondsee — Salzburg: Bauliche Veränderungen in Ischl und Mondsee.) Das Project für die provisorische Erweiterung der Personenstation Ischl der Anschlusslinie an die Staatsbahn in Ischl und für die Erweiterung der Locomotivremise in der Station Mondsee der Linie Mondsee—Salzburg wurde zur Ausführung bewilligt. [23. August, Z. 44.532.]

Kremsthalbahn. (Linie Linz — Klaus-Steyrling: Verlängerung des Aufnahmsgebäudes in Unterrohr.) In der Station Unterrohr wird behufs Herstellung eines neuen Warteraumes und eines Restaurations-Locals das Aufnahmsgebäude verlängert. [22. August, Z. 44.144.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Umgestaltung eines Wächterhauses.) Das in km 67·982 bestehende Aushilfswächterhaus Nr. 41² wird in einen stabilen Wächterposten umgewandelt und dementsprechend vergrössert. [26. August, Z. 44.917.]

— (Linie Brünn—Prerau: Vermehrung der Geleiseanlagen in Chropin.) In der Station Chropin wird in Folge des sich lebhafter gestaltenden Verkehres ein neues Verladegeleise hergestellt. [25. August, Z. 39.636.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Hieflau—Eisenerz: Anhalten der gemischten Züge in der Haltestelle Leopoldsteiner See.) Die gemischten Züge Nr. 1351 a, 1352 a, 1357 und 1360 nehmen in der Haltestelle Leopoldsteiner See der Strecke Hieflau—Eisenerz auch seit 1. September wie bis dahin einen unbedingten Aufenthalt, daher im Monate September für diese Haltestelle eine Aenderung im Fahrplane nicht eintritt. [Z. 47.857.]

— (Eröffnung der Station Wiesa und der Haltestelle Lindau, sowie Auflassung der Station Nieder-Oberleutensdorf und der Haltestelle Wiesa.) Am 1. September wurde die in km 136·9 der Linie Prag—Moldau zwischen den Stationen Brüx und Ossegg-Riesenberg neu errichtete Station Wiesa für den Gesammtverkehr und die in km 134·0 derselben Linie zwischen den Stationen Brüx und Wiesa gelegene Haltestelle Lindau für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet; dagegen wurden am gleichen Tage die für den Gesammtverkehr eingerichtete Station Nieder-Oberleutensdorf der Linie Prag—Moldau, sowie die blos für den Personen-, Gepäcks- und Transito-Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Wiesa der Linien Prag—Moldau und Dux—Bodenbach aufgelassen. Für die Frachtberechnung der in der neu errichteten Station Wiesa zur Auf- bezw. Abgabe gelangenden Sendungen exclusive des Kohlenverkehres sind die Bestimmungen sowie die Gebühren des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 11, giltig vom 15. Jänner, massgebend. Die Frachtberechnung erfolgtauf Grund der im Kilometerzeiger für Wiesa eingestellten Entfernungen; hinsichtlich des Kohlenverkehres finden bis auf Weiteres die Frachtsätze für die Station Bruch Anwendung.

Localbahn Wels-Unterrohr. (Benennung der Station Steinhaus.) Die Station Steinhaus der demnächst zur Eröffnung gelangenden Localbahn Wels-Unterrohr erhält zur Unterscheidung von der gleichnamigen Station Steinhaus der Südbahnstrecke Payerbach — Mürzzuschlag den Namen: „Steinhaus bei Wels".

Elektrische Bahn auf dem Belvedere in Prag. (Eröffnung der Fortsetzungsstrecke der elektrischen Bahn auf dem Belvedere in Prag zum Lustschlosse in Bubenč.) Am 1. September wurde die Fortsetzungsstrecke vom kgl. Thiergarten bis zum Lustschlosse in Bubenč der Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Belvedere-Anhöhe in Prag bis zum Lustschlosse in Bubenč für den Personenverkehr eröffnet. Den Betrieb führt der Concessionär Herr Franz Křižik in Prag.

Oesterr. Nordwestbahn. (Genehmigung von Typen für Cisternenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die Typenpläne für Cisternenwagen zu Melasse- und Spiritustransporte, welche von der Firma F. Ringhoffer in Prag-Smichow auf Bestellung der Firma Franz Xaver Brosche Sohn in Prag ausgeführt werden und in den Fahrpark der Oesterr. Nordwestbahn eingereiht werden sollen, genehmigt. [Z. 38.334.]

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft. (Schmalspur-Locomotive für die Werksbahn Bresno-Hudajama bei Markt Tüffer.) Das Handelsministerium hat die Type einer schmalspurigen Locomotive von 20 Pferdekräften genehmigt, welche von der Maschinenfabrik Krauss & Comp. in München-Linz gebaut wird und auf der projectirten 2·5 km langen Kohlenförderbahn von der Bergwerksanlage in Hudajama bei Markt Tüffer zu der Kohlenverladerampe bei den Retschitzer Erbstollen zur Verwendung gelangen wird. Die Spurweite dieser Locomotive, welche ein Eigengewicht von 7200 kg hat, beträgt 0·63 m. [1. September, Z. 40.994.]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Schluss der Postschiffahrten auf der Strecke Passau—Linz—Wien—Budapest.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden die bestehenden Postschiffahrten auf der Strecke Passau—Linz—Wien—Budapest heuer wie folgt geschlossen:

Passau—Linz: Letzte Fahrt in beiden Richtungen am 19. September.

Wien—Linz: Letzte Bergfahrt von Wien am 27. September, letzte Thalfahrt von Linz am 29. September.

Wien—Budapest: Letzte Bergfahrt von Budapest am 29. September, letzte Thalfahrt von Wien am 1. October.

Wien—Pressburger Personenfahrten: Abfahrt von Wien (Weissgärber) nach Pressburg bis 15. September täglich 5 Uhr Nachmittags, ab 16. September täglich um 4 Uhr Nachmittags, letzte Thalfahrt am 22. October; Abfahrt von Pressburg nach Wien täglich um 6 Uhr Früh, letzte Bergfahrt am 23. October.

— (Localfahrten Engelhartszell—Linz—Grein—Melk — Stein — Krems.) Die täglichen Localschiffahrten zwischen Krems—Stein—Grein, laut Sommerfahrplan vom 6. Mai 1893, werden mit 19. September geschlossen. Die letzten Fahrten werden demnach am 19. September stattfinden.

Am 20. September bis auf Weiteres, längstens bis Ende October 1893 tritt für die Localschiffstrecke Engelhartszell—Linz—Grein ein neuer, für die Localschiffstrecke Melk—Stein—Krems ein geänderter Fahrplan in Kraft.

Ab Engelhartszell wird nämlich jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um 7 Uhr Früh ein Localschiff nach Grein abgehen (Ankunft daselbst um 4 Uhr 10 Minuten Nachmittags). Die Abfahrt ab Grein erfolgt jeden Montag, Mittwoch und Freitag um 6 Uhr Früh, die Ankunft in Engelhartszell um 7 Uhr 40 Minuten Abends.

Ab Spitz fährt das Localschiff nach Krems um 7 Uhr 10 Minten Früh, ab Melk nach Krems um 5 Uhr Nachmittags; ab Krems erfolgt die Abfahrt nach Melk um 9 Uhr 40 Minuten Vormittags, ab Krems nach Spitz um 8 Uhr 50 Minuten Abends.

(Speciell am 24. September verkehrt anlässlich des Wien-Kremser Bahnvergnügungszuges das Localschiff schon um 8 Uhr 40 Minuten Vormittags von Krems bis Melk unter Berührung aller Zwischenstationen. — Die Thalfahrt ab Melk findet für diesen Tag um 6 Uhr 5 Minuten Abends bis Krems statt.)

— (Wiedereröffnung der Stationen Wesenufer, Weitenegg, Rossatz und Tulln.) Nachdem sich die Wasserstandsverhältnisse auf der oberen Donau wieder gebessert haben, berühren die Postschiffe die Stationen Wesenufer, Weitenegg, Rossatz und Tulln vom 6. September an bis auf Weiteres wieder regelmässig.

Fischamend wird von den Postschiffen nicht angefahren und wird der Verkehr mit dieser Station durch das Wien-Pressburger Localschiff wie bisher unverändert aufrecht gehalten. — (Vide Vrdgs.-Bl. Nr. 104 ex 1893.)

— (Localfahrten zu den September-Wettrennen in der Freudenau.) Anlässlich der in der Freudenau stattfindenden September-Wettrennen werden Freitag den 8., Sonntag den 10., Dienstag den 12., Donnerstag den 14., Sonntag den 17., Dienstag den 19., Donnerstag den 21. und Sonntag den 24. September, soferne es der Wasserstand im Wiener Donaucanale gestattet, Localschiffe nach und von der Freudenau verkehren. Die Abfahrt von der Ferdinandsbrücke (mit Berührung der Landungsplätze Weissgärber und Sofienbrücke) erfolgt nach Bedarf in der Zeit von 12 Uhr Mittags bis $1^1/_2$ Uhr Nachmittags. Die Rückfahrt von der Freudenau findet nach Schluss des Wettrennens mit Berührung der Landungsplätze Sofienbrücke, Schüttl, Weissgärber und Ferdinandsbrücke statt. — Der Fahrpreis per Person und Tour beträgt 30 kr.

Literatur.

„Die Vorschriften, betreffend den Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österreichischen Eisenbahnen". Zusammengestellt von Dr. Max Freiherrn v. Buschman, k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen. Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Am 1. August ist bekanntlich eine neue Verordnung des Handelsministeriums, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, kundgemacht worden. Wenngleich nun in dieser Verordnung und in dem zu derselben gleichzeitig hinausgegebenen Einführungs-Erlasse, sowie in der Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr mit Deutschland rücksichtlich der bedingungsweise zum Eisenbahntransporte zugelassenen Gegenstände (sammt zweitem Nachtrage) die auf den eigentlichen Eisenbahntransport der explosiven Gegenstände im strengen Sinne des Wortes bezugnehmenden Vorschriften in übersichtlicher und erschöpfender Weise zusammengefasst sind, so bestehen doch neben denselben eine Reihe polizeilicher Normen über den Transport derartiger Artikel, welche für den Versender, gleichwie für die Bahnanstalt ebenso wichtig sind, als die eigentlichen Transportvorschriften. Ausserdem sind zur Durchführung der in vielen Punkten beinahe gleichlautenden, nunmehr ausser Kraft getretenen Verordnung vom 1. Juli 1880 fallweise Detailvorschriften erlassen worden, deren Aufnahme in die neue Verordnung, als allzu sehr in's Einzelne gehend, nicht empfehlenswerth erschien, die aber dennoch der Sache nach als in Geltung geblieben zu erachten sind. Endlich sind auch Bestimmungen über die Eisenbahnbeförderung der als minder gefährlich zu betrachtenden explosiven oder denselben ähnlicher Gegenstände in verschiedenen Nummern der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement sammt Nachtrag I und in den correspondirenden Nummern der Anlage 1 zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, gleichwie in der erwähnten Vereinbarung mit Deutschland enthalten. Die vorliegende Publication, welche im Druck und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei als 104. Heft der von derselben veranstalteten Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen zum Preise von 70 kr. erschienen ist, hat sich nun die vom Standpunkte aller betheiligten Kreise gewiss sehr dankenswerthe Aufgabe gestellt und dieselbe auch in glücklicher Weise gelöst, nicht nur den Wortlaut aller dieser auf den Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände bezugnehmenden Normen zu bringen, sondern auch durch Vergleichung derselben untereinander darzustellen, inwieweit dieselben mit einander übereinstimmen, bezw. in welchen verhältnissmässig wenigen Punkten derzeit noch Verschiedenheiten bestehen. Für die mit den genannten Artikeln handeltreibende Geschäftswelt ist auch die fallweise Einfügung der auf den Posttransport derselben bezugnehmenden Vorschriften, ebenso wie auch die Aufnahme einer Uebersicht der in Oesterreich zum Eisenbahntransporte zugelassenen concessionirten Sprengmittel unter Angabe der betreffenden Handelsministerial-Erlässe von besonderer Wichtigkeit. Die interessirten Kreise finden also in dieser Publication in allen einschlägigen Fragen eine erschöpfende und authentische Belehrung.

Im Nachfolgenden wird eine Uebersicht des Inhaltes der vorliegenden Zusammenstellung gegeben.

Erster Abschnitt.

Vorschriften, betreffend die unter Nr. XXXVI der Anlage B zum Betriebsreglement genannten explosiven Gegenstände:

Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen (nebst Anmerkungen zu den einzelnen Paragraphen).

Zweiter Abschnitt.

Vorschriften, betreffend die sonstigen explosiven und denselben ähnlichen Gegenstände.

I. Allgemeine Vorschriften.

1. Vorschriften für die Beförderung als Eilgut oder Frachtgut. 2. Verbot der Behandlung als Reisegepäck. 3. Besondere Nachweisungen. 4. Haftungsbestimmungen.

II. Vorschriften, betreffend die einzelnen in Frage kommenden Gegenstände.

A. Petarden für Knallhaltesignale auf den Eisenbahnen.

B. Zündhütchen für Schusswaffen und Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen und Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen: 1. Zündhütchen für Schusswaffen: a) Eisenbahntransport, b) Posttransport; 2. Zündhütchen für Geschosse; 3. Zündspiegel: a) Eisenbahntransport, b) Posttransport; 4. Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen: a) Eisentransport, b) Posttransport.

C. Sicherheitszünder: a) Eisenbahntransport, b) Posttransport.

D. Celloidin.

E. Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze.

F. Pikrinsäure.

G. Fertige Schwarzpulverpatronen für Handfeuerwaffen a) Eisenbahntransport: 1. als Eilgut oder Fracht; 2. als Handgepäck; b) Postransport.

H. Kugelzündhütchen und Schrotzündhütchen (Flobert-Munition).

I. Feuerwerkskörper, welche aus gepresstem Mehlpulver und ähnlichen Gemischen bestehen.

K. Gepresste Schiessbaumwolle mit mindestens 15 pCt. Wassergehalt.

L. Schiessbaumwolle in Flockenform und Collodiumwolle.

M. Knallbonbons.

N. Bengalische Schellackpräparate ohne Zünder: a) Eisenbahntransport, b) Posttransport.

O. Zündbänder und Zündblättchen.

P. Knallerbsen.

Q. Celluloidartikel.

Dritter Abschnitt.

Einführungs-Erlass vom 1. August 1893, Z. 40.703, zur Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126.

Vierter Abschnitt.

Internationale Vereinbarungen, betreffend den Transport explosiver Gegenstände.

A. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

B. Vereinbarung mit Deutschland.

Fünfter Abschnitt.

A. Uebersicht der auf den Verkehr der in Oesterreich zum Eisenbahntransporte zugelassenen concessionirten Sprengmittel bezugnehmenden Verfügungen unter Angabe der betreffenden Handelsministerial-Erlässe.

B. Vergleichendes Verzeichniss der den Transport explosiver Gegenstände behandelnden Stellen der Anlage B zum Betriebsreglement, der Anlage 1 zum internationalen Uebereinkommen, der Vereinbarung mit Deutschland und des Entwurfes einer Specialvereinbarung für den Wechselverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, der Schweiz und den Niederlanden.

C. Uebersicht der durch die Handelsministerial-Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, ausser Kraft gesetzten Verordnungen und Erlässe.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Botenlohn-Tarif für die Zustellung der Aviso- und Bezugsscheine in der Halte- und Ladestelle Roketnitz.

Mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen werden für die Benachrichtigung der Empfänger vom Anlangen ihrer Sendungen durch Zustellung der Aviso- und Bezugsscheine nachstehende Gebühren bei dieser Zustellung eingehoben:

nach	Roketnitz per Frachtbrief und Empfänger	16 Heller
„	Kaiserswerth per Frachtbrief und Empfänger	16 „
„	Lukowa per Frachtbrief und Empfänger	30 „
„	Dluhonitz per Frachtbrief und Empfänger	50 „
„	Zerawitz per Frachtbrief und Empfänger	50 „

Wien, im September 1893. [754]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Botenlohn-Tarif für die Zustellung der Aviso- und Bezugsscheine in der Halte- und Ladestelle Blatze.

Mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen werden für die Benachrichtigung der Empfänger von dem Anlangen ihrer Sendungen durch Zustellung der Aviso- und Bezugsscheine nachstehende Gebühren bei dieser Zustellung eingehoben:

nach	Blatze per Frachtbrief und Empfänger	12 Heller
„	Tazal per Frachtbrief und Empfänger	16 „
„	Charwath per Frachtbrief und Empfänger	16 „
„	Drahlow per Frachtbrief und Empfänger	30 „
„	Kozuschan per Frachtbrief und Empfänger	30 „
„	Czertorei per Frachtbrief und Empfänger	40 „
„	Bolelautz per Frachtbrief und Empfänger	40 „

Wien, im September 1893. [755]

Triest-, resp. Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr. Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung der Nachträge I zu den Tarif-Theilen II.

Mit 1. October 1893 treten zu den vom 1. Juli 1893 giltigen Verbandsgütertarif-Theilen II die Nachträge I in Kraft.

Der Nachtrag I zum Gütertarife Theil II für den erstgenannten Verband enthält:

I. Ergänzung des Vorwortes,
II. Ergänzungen der besonderen Tarifbestimmungen,
III. Aenderungen und Ergänzungen des alphabetischen Verzeichnisses der Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen,
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Uebersicht der Ausnahmetarife,
V. Ergänzungen der Tarif-Tabellen,
VI. Ergänzung des Anhanges.

Der Nachtrag I zum Gütertarife Theil II für den letztgenannten Verband enthält:

I. Aenderung des alphabetischen Verzeichnisses der Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen,
II. Aenderungen und Ergänzungen der Uebersicht der Ausnahmetarife,
III. Aenderung der Tariftabellen.

Einzelne Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 11. September 1893. [756]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

V. Nachtrag zu den Tarifen und Tarifbestimmungen vom 1. December 1891 für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Linien Laibach—Grosslupp und Grosslupp—Gottschee der Unterkrainer Bahnen gelangt zu den oben genannten Tarifen ein V. Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält Bestimmungen über den Personen- und Gepäcktransport, sowie den Kilometerzeiger der vorgenannten Linien.

Der Preis dieses Nachtrages ist 10 kr.

Wien, am 7. September 1893. [757]

Sonstige Nachrichten.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Nachtrag VI zum Tarifheft 8.) Zum Heft 8 des Verbandsgütertarifes (Baden—Pfalz) ist mit Giltigkeit vom 1. September 1893 der Nachtrag VI ausgegeben worden. Derselbe enthält theilweise geänderte Entfernungen für die Stationen Grosssachsen (Localbahn) und Lützelsachsen, sowie Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Viernheim der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Bahn; ferner theilweise ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Petroleum von Ludwigshafen a/Rh. nach Basel, sowie nach gewissen der Station Basel vorgelegenen Stationen der Haupt- und Seitenlinien und einigen östlich von Basel gelegenen badischen Stationen.

Tarif für den Deutschen Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante) vom 15. April 1893. (Beschränkung der Abfertigung wegen Quarantäne.) In Folge der über die rumänischen Hafenplätze verhängten Quarantäne unterbleibt bis auf Weiteres die Abfertigung von Sendungen nach Küstendje.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. (Tarifheft 1 und 2 betr.) Am 20. October 1893 treten in dem Ausnahmetarif Nr. 23 für Bier von München (Centralbhf., Ostbhf. und Südbhf.) nach Bautzen, Dresden (Altstadt, Friedrichst. und Neust.), Görlitz und Zittau neue, theilweise ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1717	Südbahn-Gesellschaft		Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägebolz	Lichtenwald	Agram S.B.	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	49	42	7		Im Kartirungswege		
									Heller incl. ungar. Steuer						
1718	Südbahn-Gesellschaft		Blochholz (Sägeklötze)	Marein	Mitterdorf	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendet. Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	18	12	6		Im Kartirungswege		
				Kapfenberg					25	20	5				
									Heller						
1719	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben	Brennholz	Kaltenleutgeben	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- u. Abladen hat die Partei zu veranlassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	22	14	8		Im Kartirungswege		
									Heller						
1720	Südbahn-Gesellschaft		Fassdauben aus weichem Holze	Mürzzuschlag	Trifail	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	136	127	9		Im Kartirungswege		
									Heller						
1721	E.W.A.	K. k. österr. Staatsbahnen	Kupfer der Tarif-Posit. M 19 des Tarifes, Theil I	Bischofshofen	Simmering E.W.A.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Giltig bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. Decemb. 1893	Zusammenstoss der bestehenden Localtarife		97·0 kr.			Kartirung		
1722	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Mit Giltigkeit vom 3. Tage nach gegenwärtiger Publication wird für die Refactieerstattung auf Grund der Frachtbegünstigungen für Getreide und Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, dann Malz russischer Provenienz auf Grund der Frachtbegünstigungen laut Verordnungs-Blatt Nr. 103 ex 1893, Positionen 1679 und 1680, bei den von den russischen Aufgabsstationen mit directen Frachtbriefen expedirten Sendungen die Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden russischen Original-Frachtbriefe und bei den in Granica, bezw. Brody oder Podwołoczyska unexpedirten Sendungen die Vorlage der russischen Original-Frachtbriefe bis Granica, bezw. Brody oder Podwołoczyska, sowie der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden correspondirenden Duplicat-Frachtbriefe von Granica, bezw. Brody oder Podwołoczyska beduugen. Diese Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf der Zugeständnisse zur Einreichung gebracht werden müssen, dürfen einen Refactiestempel der an den Begünstigungen betheiligten Bahnen nicht bereits tragen und werden nicht wieder zurückgestellt.													
1723	K.O.E.	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 98, Position 1634, vom 24. August 1893 kundgemachte Frachtermässigung für Mehl und Mahlproducte ist dahin zu modificiren, dass die eingeführten Frachtsätze **für Güter des Specialtarifes 1** überhaupt anzuwenden sind.												
1724	B.E.B.	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893 gelangt der im Verordnungs-Blatte vom 14. Februar 1893, Nr. 18 unter fortlaufender Nummer 348 für Hopfenstangen als Frachtgut von Königswart-Sangerberg, Marienbad und Plan-Tachau nach Trnowan via Eger veröffentlichte Kartirungsfrachtsatz von 38·1 kr. ö. W. pro 100 kg unter den gleichen Bedingungen auch für derartige Transporte von Kuttenplan nach Trnowan via Eger zur Anwendung.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Kreuzer a)	b)	c)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Besondere Bemerkungen
1725	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	a) Brennholz aus Pos. H 20—1. der Güterclassification des Tarif-Theiles I b) Grubenholz aus Pos. H 20—6. „ „ I c) Holzkohle der Pos. 9 sub B III g β des Tarif-Theiles I	Friedrichshütte	Dzieditz Oswięcim Prerau Přibram Sedletz-Kutteuberg Troppau	1. Rücksichtlich der Sendungen der sub a) und b) genannten Artikel bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des zum Transporte verwendeten Wagens. 2. Rücksichtlich der Sendungen des sub c) genannten Artikels bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 3. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Tarife	11 — — 17 18 — — — 25 — — 75 — — 75 26 — 20	Verschieden	Im Kartirungswege	
				Jeleśnia	Dzieditz Oswięcim Prerau Přibram Sedletz-Kuttenberg Troppau					12 — — 18 19 — — — 26 — — 76 — — 76 27 — 21				
				Maków	Dzieditz Oswięcim Prerau Přibram Sedletz-Kuttenberg Troppau					17 — — 15 23 — — — 31 — — 81 — — 81 32 — 26				
				Osielec	Dzieditz Oswięcim Prerau Přibram Sedletz-Kutteuberg Troppau					18 — — 16 24 — — — 32 — — 82 — — 82 33 — 27				
				Rayeza	Dzieditz Oswięcim Prerau Přibram Sedletz-Kuttenberg Troppau					13 — — 19 21 — — — 27 — — 77 — — 77 28 — 22				
				S ö l	Dzieditz Oswięcim Prerau Přibram Sedletz-Kuttenberg Troppau					13 — — 19 21 — — — 27 — — 77 — — 77 28 — 22				
				Weg.-Górka	Dzieditz Oswięcim Prerau Přibram Sedletz-Kutteuberg Troppau					12 — — 18 19 — — — 26 — — 76 — — 76 27 — 21				
				Zwardon	Dzieditz Oswięcim Prerau Přibram Sedletz-Kuttenberg Troppau					14 — — 20 23 — — — 28 — — 78 — — 78 29 — 23				

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% } des Frachtsatzes II. Classe
von 15—50 mit 50% }

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ansland . . . 33 Frcs.
Für das Ansland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 107. Wien, 16. September 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 3. September 1893, Z. 57.940 ex 1892, an die Handels- und Gewerbekammern in Wien, Brünn, Olmütz und Troppau, betreffend Einflussnahme auf die Betriebs-Etablissements wegen rechtzeitiger Beschaffung von Kohlenvorräthen.

Die eingehenden Erhebungen, welche das Handelsministerium anlässlich einer Beschwerde der Gewerkschaften des Ostrau-Karwiner Kohlenrevieres über den in der Herbst- und Winterperiode regelmässig auftretenden Mangel an Kohlenwagen gepflogen hat, haben zu der Wahrnehmung geführt, dass als mitwirkende Ursache dieser Erscheinung wesentlich auch das Zusammentreffen der Periode des erhöhten Kohlenabsatzes mit der Rübenzuckercampagne anzusehen ist, in welcher grosse Quantitäten von Rüben, Rübenschnitten, Zuckerschlamm und Kalksteinen stossweise zur Aufgabe gelangen, wobei zur Beförderung dieser Frachten zumeist Kohlenwagen verwendet werden müssen.

Die Zuckerfabriken decken bekanntlich ihren Bedarf an Rübe zum Theil durch Eigenbau oder durch feste Abschlüsse, zum Theil durch Einkäufe aus freier Hand. Je nach den Ernteergebnissen der verschiedenen Landstriche bildet diese Kaufrübe den Ausgleichsfactor zur Deckung des Bedarfes der Fabriken; in Folge dessen können auch die Rübentransporte sowohl ihrer Quantität, als auch ihrer Verkehrsrichtung nach, im Voraus nie genau eingeschätzt werden.

Die Auflieferung der Kaufrübe ist zumeist bis Ende October bedungen und erfolgt die Bezahlung erst nach Auflieferung derselben bei der Bahn.

Diese Verhältnisse schaffen im Monate October jeden Jahres eine regellose und stürmische Zufuhr von Rübe Seitens der Landwirthe in die Stationen, wodurch manche Fabriken mit Rübenwagen überschwemmt werden, welche sie in der festgesetzten Frist umsoweniger dann entladen können, wenn, wie es mehrfach zutrifft, die Be- und Entladungsvorrichtungen, Fabriksgeleise etc. dem Umfange der Güterbewegung nicht mehr entsprechen.

Zur Illustrirung dieses regellosen Verkehres diene eines von vielen Beispielen: Obzwar in der Station ..... der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die dortige Zuckerfabrik an einem Tage höchstens 85 Wagen Rübe entladen werden können, wurden von Mitte October an so viele Wagen für die Zuckerfabrik aufgegeben, bezw. expedirt, dass

am	15.	October	1892	251	Wagen Rübe,
„	16.	„	„	232	„ „
„	17.	„	„	280	„ „
„	18.	„	„	206	„ „
„	19.	„	„	184	„ „
„	20.	„	„	213	„ „
„	21.	„	„	165	„ „

in dieser Station, bezw. in der Nachbarstation und selbst in Wien (wegen Platzmangel in .....) gestanden sind, während bei den Kohlengruben Wagen gefehlt haben.

Wenn nun auch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn in diesem Falle an die eigenen Stationen und auch an die Nachbarstationen die Aufforderung gerichtet hat, Rübe für einige Tage hindurch nach ..... nicht zu verladen, so konnte diese Massregel doch erst verfügt werden, nachdem eine abnorm grosse Anzahl Wagen, ganz unerwartet, aus verschiedenen Richtungen daselbst bereits eingetroffen war, während schon wieder namhafte Rübensendungen für diese Station auf dem Wege sich befanden.

Einer solchen wie erwähnt, nicht vereinzelt dastehenden regellosen Bestellung und Zufuhr an Rübe steht die Bahnanstalt machtlos gegenüber, und zwar zu einer Zeit, in welcher gerade die rascheste Circulation und möglichst vollkommene Ausnützung der vorhandenen Wagen erforderlich ist.

Ein weiterer, den Eintritt eines Wagenmangels fördernder Uebelstand ist es auch, dass die Kohlenconsumenten (insbesondere die Zuckerfabriken) keine oder doch nur geringe Vorräthe von Kohle am Lager halten, so dass zur Zeit der grössten Betriebs- und Handelsthätigkeit die Anforderungen an Kohlenzufuhr sich in einer Weise häufen, dass die Bahnverwaltungen denselben nicht immer entsprechen können.

Eine Folge dieses Umstandes war es beispielsweise, dass zur Zeit der im Anfange December 1892 eingetretenen dreitägigen Verkehrsstörung einige Fabriken, eine grosse Spinnerei, ein Eisenwerk und zwei Zuckerfabriken in Schlesien und Mähren in Gefahr geriethen, den Betrieb wegen Mangel an Kohle einstellen zu müssen.

Wenn nun einerseits durch den regellosen Rübentransport und die unzureichenden Geleiseanlagen in den Zuckerfabriken, die Circulation der Wagen in höchst unliebsamer Weise behindert wird und andererseits eine Bevorräthigung mit Kohle für eine längere Zeit Seitens der Zuckerfabriken und anderer industriellen Etablissements vor Eintritt des stärkeren Herbstverkehres nicht erfolgt, was bei der geringsten Störung im Eisenbahnbetriebe zu stürmischen Anforderungen um Kohle Veranlassung gibt, so können die Bahnverwaltungen für den jährlich zur Zeit der Rübencampagne eintretenden Wagenmangel wohl nicht einzig und allein verantwortlich gemacht und zur Sanirung des beklagten Uebelstandes — worunter stets nur die Anschaffung neuer Wagen verstanden wird — herangezogen werden.

Bisher sind leider die Seitens der Bahnverwaltungen an die Kohlenconsumenten im Sinne der Circular-Erlässe der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 16. August 1889, Z. 13.004 (Vrdgs.-Bl. für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 103 ex 1889), und vom 3. August 1890, Z. 9602 (Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1890), ergangenen Aufforderungen wegen Bevorräthigung mit Kohle im Allgemeinen ohne Erfolg geblieben; es ist daher eine Behebung des wiederholt beklagten periodischen Wagenmangels insolange nicht zu erhoffen (trotzdem der Kohlenwagenpark der österr. Bahnen Ende 1892 eine Vermehrung von 1372 Wagen gegen Ende 1891 erfahren hat), als nicht die auf den raschen Wagenumlauf und die zeitgemässe Vorsorge für die Bevorräthigung von Kohle gerichteten Bestrebungen der Bahnverwaltungen Seitens der industriellen Kreise die entsprechende Unterstützung erfahren.

In dieser Erwägung sieht sich das Handelsministerium veranlasst, der geehrten Kammer dringendst nahezulegen, auf die im Kammerbezirke gelegenen Zuckerfabriken und andere grössere industrielle Etablissements wegen rechtzeitiger Einlagerung grösserer Kohlenvorräthe vor Beginn der Rübencampagne und speciell auf die Zuckerfabriken wegen Regelung der Rübenzufuhr, bezw. Erweiteruug der Geleiseanlagen und Rübenabladeplätze nachdrücklichst Einfluss zu nehmen, da in dem Falle, als diesen berechtigten Anforderungen nicht nachgekommen werden sollte, die Bahnverwaltungen genöthigt wären, insbesondere für die in den Zuckerfabriken zur Zeit eines herrschenden Wagenmangels nicht rechtzeitig entladenen Wagen die tarifmässigen, bezw. die durch die bezüglichen Verträge stipulirten Wagenverzögerungsgebühren unnachsichtlich zur Einhebung zu bringen.

Das Handelsministerium gibt der berechtigten Erwartung Ausdruck, dass es dem Einflusse der geehrten Kammer gelingen wird, in dieser für den allgemeinen Kohlenconsum wichtigen Frage ein Entgegenkommen Seitens der Fabriken, das ja auch in der Letzteren eigenstem Interesse gelegen ist, zu finden.

Das Handelsministerium wird seinerseits, wie bisher, die alljährliche Ueberprüfung der Zulänglichkeit des Wagenstandes der einzelnen Bahnverwaltungen, welche an der Hand der in die letzte Campagne betreffenden Wagenabgangs-Ausweise gepflogen wird, zum Anlass nehmen, um bei jenen Bahnunternehmungen, deren Wagenstand zur rechtzeitigen und klaglosen Beförderung der zum Transporte bereiten Gütermengen augenscheinlich nicht ausreicht, auf die entsprechende Vermehrung der in Betracht kommenden Wagenkategorien zu dringen.

Wien, am 3. September 1893.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte elektrische Localbahn von der Aspernbrücke in Wien bis zur Sofienbrücke. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Trassenrevision in Betreff des Projectes des Generalconsuls Adolf Springer in Wien für eine schmalspurige eingeleisige Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Aspernbrücke in Wien bis zur Sofienbrücke für den 21. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Dr. v. Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 17.666.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Huntebahn mit Locomotivbetrieb zwischen der Station Karbitz und dem Herbertschachte in Raudnig: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Aussig hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung einer Huntebahn mit Locomotivbetrieb zwischen der Station Karbitz und dem Herbertschachte in Raudnig für den 16. September anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 18.174.]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Linie Wr.-Neudorf—Guntramsdorf: Variante km 0·0—2·0/1: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Variante km 0·0—2·0/1 der Localbahn Wr.-Neudorf—Guntramsdorf für den 18. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär v. Luschin betraut. [G.-I.-Z. 17.469.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Politische Begehung und Ertheilung des Bauconsenses.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 23. bis inclusive 31. Mai durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung in Verbindung mit der Commission über die feuersicheren Herstellungen wurde im Sinne der Commissions-Bestimmungen der Bauconsens für das Detailproject der Localbahn ertheilt. [5. August, Z. 36.402.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Schutzdächer an der Eisenbahnbrücke in km 99·6/7 vor dem Bahnhofe Znaim.) An der Eisenbahnbrücke über die Aerarialstrasse vor dem Bahnhofe in Znaim in km 99·6/7 werden eiserne Schutzdächer hergestellt. [15. August, Z. 38.814.]

— (Linien Wien—Tetschen, Nimburg—Jungbunzlau, Prag—Mittelwalde: Aufstellung von Wagenkästen in mehreren Stationen.) In den Stationen Okříško und Iglau der Linie Wien—Tetschen, in der Station Jungbunzlau der Linie Nimhurg—Jungbunzlau und in der Station Geiersberg der Linie Prag—Mittelwalde gelangen alte Wagenkästen für Einlagerungs- und Unterstandszwecke zur Aufstellung. [16. August, Z. 38.815.]

— (Linie Nimhurg—Jungbunzlau: Errichtung einer Rübenverladestelle.) In km 4·0/2 der Linie Nimhurg—Jungbunzlau wird für Zwecke der fürstl. Thurn und Taxis'schen Zuckerfabrik in Wlkawa eine Rübenverladestelle errichtet. [25. August, Z. 39.271.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Personen-Haltestelle „Wildschütz".) In km 118·033 zwischen Pilnikau—Trautenau wird eine Haltestelle errichtet, welche den Namen „Wildschütz" erhält und ab 1. October eröffnet werden soll. [22. August, Z. 44.158.]

— (Einbindung des Schleppbahngeleises zwischen Smidar nnd Wostroměř in der Richtung gegen Wostroměř.) Behufs Behehung der bestehenden Verkehrserschwernisse wird das zur Zuckerfabrik in Obora führende Schlepphahngeleise zwischen den Stationen Smidar und Wostroměř in der Richtung gegen Wostroměř eingebunden. [21. August, Z. 33.116.]

— (Linie Pardubitz—Liebau: Schreibstuhe-Errichtung in Zdiretz-Kreuzberg.) In der Station Zdiretz-Kreuzberg wird für Zwecke der Firma A. Heintze in Iglau eine Schreihstube errichtet. [26. August, Z. 42.265.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Geleisebrückenwaage in der Station Turnau.) In der Station Turnau wird aus Verkehrsrücksichten eine Geleisebrückenwaage aufgestellt. [19. August, Z. 39.796.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Schleppbahn der Zuckerfabrik in Klobuk. (Locomotivprüfung.) Am 25. August hat im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung der für die Schlepphahn der gesellschaftlichen Zuckerfabrik in Klobuk bestimmten Tenderlocomotive Namens „Cukrowar Klobuky" stattgefunden. Diese Locomotive wurde im Jahre 1893 in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz neu erbaut und mit der Fabricationsnummer 2054 versehen. Der Kessel dieser Maschine wurde laut Certificat Zahl 19.510 ex 1891 am 17. Octoher 1891 der Druckprobe unterzogen und hat dieselbe anstandslos bestanden. Die Maschine besitzt im Ganzen drei Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist, sämmtliche Achsen sind miteinander gekuppelt. Die Maschine, nach System Krauss gebaut, hat horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist aussenliegend und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der zweiten und dritten Achse Längshalanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und ist die Locomotive ausserdem noch versehen mit einem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren, einem gewöhnlichen Sandstreuapparat, Luftwurf, und Spindelbremse und einem conischen Rauchfang mit Rosette. Die Spurweite ist normal und beträgt das Totalgewicht der Locomotive im ausgerüsteten Zustande 23·6 t, die concessionirte Dampfspannung 12 Atmosphären. Bei der Prohefahrt wnrde eine maximale Geschwindigkeit von 19 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 14 km erzielt, so dass aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand obwaltete, die vorheschriebene Locomotive für den Zugförderungsdienst auf der genannten Schleppbahn zu verwenden. [Z. 47.182.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgeud bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 9. August 1893, Z. 55.192, dem Kohlengewerksbesitzer Alexander Hirschmann in Csakathurn, dem Leopold Gráner jun. in Zala-Egerszeg und Consorten für eine in Fortsetzung der Localbahn Varasdin-Golnbovec diese über die Gemarkung der Gemeinden Máce und Poznanovec in der Station Bedekovcina mit der Linie Csaktornya—Zabok—Zágráb (Agram) der Zagorianer Bahn verbindende normalspurige Localbahn, auf die Daner eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 9. August 1893, Z. 51.723, dem Gutsbesitzer Gustav Wallaszky, dem Szegediner Stadtrathe Victor Pálfy und Consorten
   a) für eine von der Station Töke-Terebes-Gálszécs der Linie Sátorallya-Ujhely—Mezölaborcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Gálszécs, Parnó, Szécs-Polyánka und die Gemarkung der Gemeinden Varannó bis Tavarna;
   b) für eine von der Station Örmezö der Linie Sátoralljа-Ujhely—Mezölaborcz abzweigende, gleichfalls bis Tavarna;
   c) für eine von Tavarna aus über Domása, Kélise, Petöfalva, Tnrány, Nagy-Brezsnycze, Sztropkó, Tisinyecz, Duplin, Szorocsin, Alsó-Szvidnik, Felsö-Szvidnik, Ladomér und die Gemarkung der Gemeinde Krajna-Polgana bis Komárniki, bezw. bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze

   führeude normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Palanka — Verbász - Kula. (Kostenpräliminare.) Dem Projects-Elaborate für die im Bács-Bodrogher Comitate zu erbauende Localbahn Palanka—Verbász-Kula zufolge, sind die Baukosten derselben mit 1,250.000 Gulden veranschlagt. Die projectirte Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 4 ex 1892, Vorconcession Post 1) wird die Donau-Dampfschiffahrtsstation Palanka mit der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatshahnen verbinden und von wesentlicher Bedeutung für den Getreideverkehr des Bácskaer Productionsgebietes sein.

Projectirte Localbahn Szombathely-Rum. (Beschlussfassung.) Die Interessenten des Comitates Vas (Eisenburg) haben den Bau einer von der Station Szombathely (Steinamanger) der Linien Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) —Kis-Czell, Györ (Raab) —Kis-Czell, Kis-Czell—Szombathely—Gyanafalva (Jennersdorf) der kgl. Ungar. Staatshahnen, der in ihrem Betriebe stehenden Linie Szombathely—Pınkafö, der Linie Sopron (Oedenburg)—Kanizsa—Barcs der Südbahn-Gesellschaft uud der in ihrem Betriebe stehenden Linie Szomhathely—Köszeg (Steinamanger—Güns) abzweigenden, in südöstlicher Richtung bis Rum führenden Localbahn beschlossen. Dem vom Oberingenieur Ottokar Soulovy der Südbahn-Gesellschaft ausgeführten Projecte zufolge, sind die Kosteu dieser 20·9 km langen Linie mit 407.950 fl. bemessen.

Projectirte Localbahn Hidas-Németi—Szerencs. (Politisch-administrative Begehung.) Am 28. August fand unter Führung des Sectionsrathes im kgl. ungar. Handelsministeriums Aladar Lakatos und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie der Interessenten, die politisch-administrative Begehung der vom Grafen Johann Pejacsevich projectirten Localbahn Hidas-Németi—Szerencz statt. Die projectirte Linie wird von der Station Hidas-Németi der Linie Budapest—Hatvan—Miskolcz—Kaschau der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigen und diese über Viszoly, Szánto, Talja und Máad in der Station Szerencs mit deren Linie Püspök-Ladány—Debreczen—Miskolcz verbinden.

Projectirte Localbahn Muraszombat-Gyanafalva. (Bauvertrag.) Die Projectanten der Localhahn Mnraszomhat-Gyanafalva (Jennersdorf), Graf Theodor Batthyáuy und Consorten (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1892), haben bezüglich des Ausbaues der projectirten Linie mit der Bauunternehmungsfirma Friedrich Horsitz einen Bauvertrag abgeschlossen.

Projectirte Fortsetzung der Eisenbahn Mitrovicza—Gunja-Brčka bis Bosnisch-Brčka. (Beschlussfassung.) Die Direction der Eisenbahn-Actiengesellschaft Mitrovicza—Gunja-Brčka hat den Beschluss gefasst, ihre derzeit in Gunja (Slavonien) am linksseitigen Saveufer endende Eisenbahnlinie mit Ueberbrückung der Save his Bosnisch-Brčka zu verlängern und den Bau der Brücke womöglich noch im Laufe dieses Jahres in Angriff zu nehmen.

Zsitvathalbahn. (Bauheginn.) Der Bau der Zsitvathalbahn, d. i. der Linie Nagy-Surány—Verebely—Aranyos-Maróth (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73) ist bereits in Angriff genommen worden. Die im Bau begriffene Linie zweigt in nordöstlicher

Richtung von der Station Nagy-Surány der gegen Nordwesten führenden Flügelbahn Tót-Megyer—Nagy-Bélicz der Hauptlinie (Wien—)Marchegg—Budapest der kgl. Ungar. Staatsbahnen ab.

Projectirte Galgathalbahn. (Trassenbestimmung.) Die Interessenten der im Bereiche des Comitates Nográd projectirten Galgathalbahn, d. i. der Linie Aszód—Balassa-Gyarmat (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1888, Vorconcession Post 4, und 122 ex 1889), deren Fortsetzung von Balassa-Gyarmat aus bis Losoncz gleichfalls in Aussicht genommen ist (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 133 ex 1890), haben die Ausführung des Baues der gesammten Linie Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz beschlossen, nachdem unter Anderem insbesondere die Städte Balassa-Gyarmat und Losoncz, sowie die Direction der im Nográder Comitate gelegenen gräfl. Zichy'schen Seniorats-Herrschaften einen grossen Theil der Stammactien bereits zeichneten. Die obgenannte, von der Station Aszód (nächst Hatvan) der Theilstrecke Budapest—Hatvan der Linie Budapest—Ruttka der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende projectirte Linie wird diese in der Endstation Balassa-Gyarmat mit der in ihrem Betriebe stehenden Linie Csata—Balassa-Gyarmat und von dort aus mit Ueberbrückung des Ipolythales (Eipelthales) in der Station Losoncz mit der Theilstrecke Fülek—Zólyom der Linie Budapest—Ruttka verbinden.

Bau zweier Staatsbrücken über die Donau in Budapest. (Probebohrungen im Flussbette.) Unter Leitung des kgl. ungarischen Staatsbrückenbauamtes werden derzeit sowohl zwischen dem Zollamtsquai, als auch dem Franz Josef-Quai und den entsprechenden, diesen gegenüber liegenden Punkten des rechten Donauufer-Quais (II. Bez., Taban [Ofen]), Vorarbeiten zur Fundamentirung der zu erbauenden beiden Staatsbrücken (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 und 95) vorgenommen. Zu diesem Zwecke wird die Flussbettsohle durch Bohrungen untersucht, um die Pfeiler auf festem Grunde, dessen Vorhandensein in jedoch wechselnder Tiefe bereits bei Gelegenheit des Baues der bereits bestehenden Brücken constatirt wurde, erbauen zu können.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei Personenzügen im Monate Juni.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monate Juni auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.069·78 Kilometer von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 408 Schnellzüge, 665 Personenzüge und 92 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge zusammen 1165. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15,220.977 Zug- beziehungsweise 302,349.482 Achskilometer gegen 15,653.218 Zug- und 313,223.125 Achskilometer im Vormonate und gegen 15,511.851 Zug- und 317,784.841 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 328 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst nur 837 Verspätungen zur Last fallen gegen 2589 im Vormonate und 2625 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 55, bezw. auf eine Million Achskilometer 3, mithin auf eine Million Zugkilometer 114 = 69% weniger als im Monate Juni des Vorjahres und 110 = 67% weniger als im Vormonate und auf eine Million Achskilometer 5 = 63% weniger als im Monate Juni des Vorjahres und ebensoviel als im Vormonate. In Folge der Verspätungen wurden 538 Anschlüsse versäumt (gegen 1875 in demselben Monate des Vorjahres und 2009 im Vormonate). Bei 11 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 16 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

— (Zollamtliche Abfertigung der zur unmittelbaren Durchfuhr durch das Deutsche Zollgebiet mit der Eisenbahn bestimmten Passagiereffecten.) Zu den vom Bundesrathe erlassenen „Bestimmungen über die zollamtliche Abfertigung der zur unmittelbaren Durchfuhr durch das Deutsche Zollgebiet mit der Eisenbahn bestimmten Passagiereffecten" sind von Seiten des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes Vollzugsvorschriften erlassen worden.

Preussen. (Absperrung der Bahnsteige.) Vom 1. October 1893 ab werden auf verschiedenen Strecken der Preuss. Staatsbahnen die Bahnhöfe in der Weise abgesperrt, dass der Zutritt zu den Bahnsteigen und, soweit dies nach Lage der Verhältnisse erforderlich ist, auch der Zutritt zu den Warteräumen nur gegen Vorzeigung der Fahrkarten und für Nichtreisende nur gegen Lösung einer Bahnsteigkarte zum Preise von 10 Pfg. zulässig ist. Die Prüfung und Durchlochung der Karten geschieht von diesem Tage ab auf den fraglichen Strecken nicht mehr durch den Zugschaffner, sondern durch den vor dem Zugang zum Bahnsteig aufgestellten Beamten, den sogenannten „Bahnsteigschaffner". Die Thätigkeit der beim Zuge diensthuenden Schaffner und der Zugführer wird auf diese Weise erheblich vermindert und wird sich im Wesentlichen auf die Unterbringung der Reisenden in die richtigen Wagen, auf das Ausrufen der Stationen und das Oeffnen der Wagenthüren beschränken. Nach Beendigung der Fahrt wird die Karte dem Reisenden nicht durch den Zugschaffner, sondern vor dem Abgang vom Bahnhofe ebenfalls durch den „Bahnsteigschaffner" abgenommen.

— (Nachtrag zum Personen- und Gepäcktarif der Staatsbahnen.) Nach dem kürzlich erschienenen Nachtrag zum Personen- und Gepäcktarif auf den Preuss. Staatsbahnen kann für die Folge die Umschreibung von Fahrtausweisen für kürzere Strecken bei sämmtlichen den Preuss. Staatsbahnen unterstehenden Auskunfts- und Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte erfolgen. Ferner ist bei Zügen, deren Wagen mit nummerirten Plätzen versehen sind, ausser dem Betrage für eine Platzkarte noch ein Zuschlag von 1 Mk. von denjenigen Reisenden zu zahlen, die einen numerirten Platz eingenommen haben, ohne im Besitze der erforderlichen Platzkarte zu sein und ohne diesen Umstand dem Schaffner sofort selbst gemeldet zu haben. Endlich können seit dem 15. August Edelsteine, echte Perlen, Schmucksachen u. dgl., insbesondere Waaren aus Gold, Silber, Platina, auch in Verbindung mit Edelsteinen und echten Perlen, neu oder gebraucht, ferner Kunstgegenstände aus Erzguss und Alterthümer zur Gepäckbeförderung zugelassen werden, wenn sie fest verschlossen und der Inhalt nebst demjenigen Werth, der den Höchsthetrag für die etwa zu zahlende Entschädigung bilden soll, angegeben und im Gepäckschein vermerkt wird. Werth und Lieferungsversicherung dürfen jedoch nicht mehr als 500 Mk. betragen. Ausgeschlossen von der Gepäckbeförderung bleiben auch fernerhin: Gold-, Silberbarren, Platina, Geld, Geldwerthe, Münzen und Dokumente.

— (Mitnahme von Reisegepäck in der IV. Wagenclasse.) Für den Bereich der Preuss. Staatsbahnen sind hinsichtlich der Mitnahme von Reisegepäck in der IV. Wagenclasse fortab folgende Grundsätze massgebend: Jedem Reisenden der IV. Wagenclasse ist die Mitführung von nur einer Traglast gestattet. Als eine Traglast sind auch mehrere kleinere Gepäckstücke anzusehen, sofern der Reisende dieselben allein zu tragen im Stande ist. Jede von anderen Personeu mitgegebene Traglast oder jede von dem Reisenden selbstmitgeführte weitere Traglast wird als gewöhnliches Gepäck auch in dem Falle behandelt, wenn der Reisende zwei oder mehr Fahrkarten vorzeigt. Dasselbe ist daher bei der Gepäckabfertigungsstelle aufzugeben.
[„Z. d. V. D. E.-V.]

Italien. (Drahtseilbahn Perrero Prali.) Diese Drahtseilbahn ist in ihren Vorarbeiten fertiggestellt worden. Die Enteignungen werden nachdrücklich gefördert und der begonnene Bau soll beschleunigt werden. Die Linie, welche vornehmlich militärischen Zwecken dient, soll auch von sonstigen Personen benützt werden dürfen, jedoch nur unter gewissen Bedingungen. Die Bauausführung hat die Firma Brayda & Comp. übernommen, während die Leitung der Anlage des Bahnkörpers einem englischen Ingenieur übertragen wurde. Die Bahn wird in der Hauptsache als Seilbahn und theilweise als schmalspurige Bahn nach Decauville's System hergestellt; vier von den sechs anzulegenden Bahnhöfen werden durch drei Seile verbunden, von welchen jedes 900 m lang ist und rund 3000 kg wiegt. An jedem Seilende wird ein Wagen befestigt uud während der obere mit Talg beladen vermöge seiner Schwere abwärts fährt, zieht er am anderen Ende einen leeren bezw. leicht beladenen Wagen aufwärts. Die anderen beiden Bahnhöfe sind lediglich durch ein mässig geneigtes Geleise nach Decauville angeschlossen, auf welchem die beladenen Wagen durch die eigene Schwerkraft abwärts rollen, während leere Wagen durch Pferde oder Maulthiere aufwärts befördert werden. Die Regierung, welcher die Enteignungskosten zur Last fallen, erhält das Recht, sich zur Beförderung von Militär jederzeit der Bahn zu bedienen, gegen eine mässige, noch festzusetzende Entschädigung.

— (Eisenbahn Parma-Brescia.) Am 1. August wurde die Strecke Brescia—Piadena der Linie Parma—Brescia eröffnet. Dieselbe ergänzt im Vereine mit der bereits im Be-

triebe befindlichen Strecke Iseo-Brescia die Linie Iseo—Parma. Sie umfasst die Stationen Canneto sul Oglio, Asola, Remedello Sopra, Visano, Calvisano und Ghedi, ferner die Haltestellen Remedello Sotto, Viadana, Montirona und Borgosatollo.

— (Elektrische Tramway in Genua.) Am 3. August hat der Minister für öffentliche Arbeiten die Concession für das Municipium von Genua zum Baue und Betriebe nachstehender elektrischer Tramwaylinien unterfertigt:

1. Piazza Acquaverde—Piazza Brignole;
2. Piazza Acquaverde—Corso S. Ugo;
3. Piazza Corvetto—Borgata S. Gottardo.

— (Eisenbahn- und Schiffahrtsdienst in der Meerenge von Messina.) Die Sitzungen der Commission für das Studium der Eisenbahn- und Schiffahrts - Dienstordnung, welche zwischen den Stationen Reggio di Calabria und Messina und eventuell zwischen Messina und Villa San Giovanni in Kraft treten soll, sind beendet. Der Verkehr wird von der Gesellschaft der sicilischen Eisenbahnen mittelst eleganter Salondampfer und Trajectkähnen zum Transporte von Eisenbahnwaggons geführt. Das diesbezügliche Uebereinkommen wird von den berathenden Körpern und der Generalversammlung der Actionäre der sicilischen Eisenbahnen geprüft. Der betreffende Gesetzentwurf ist von der Kammer bereits genehmigt.

— (Vom rollenden Material des Adriatischen Netzes zurückgelegte Kilometer.) Die im dritten Trimester des Betriebsjahres 1892/93 vom rollenden Materiale des Adriatischen Netzes zurückgelegten Kilometer sind:

Materialbezeichnung	Anzahl der Vehikeln	Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Locomotiven	1.098	6,036.850
Personenwagen	3.026	23,852.807
Gepäckswagen	642	5,949.930
Frachtwagen	19.553	55,140.474

— (Verkehrsberichte.) Die Strade Ferrate Meridionali hatte Ende 1891 für das Adrianetz von sämmtlichen Stationsvorständen genaue und ins Einzelne gehende Berichte über Verkehr und Betrieb auf den einzelnen Stationen und über die Dienstzweige verlangt, sowie über die besonderen Wünsche und Erfordernisse im Hinblick auf die örtlichen Verhältnisse. Zur Anspornung waren dafür Geldprämien ausgesetzt; der Erfolg ist ein recht zufriedenstellender gewesen.

— (Localbahn Turin-Rivoli.) Während des Betriebsjahres 1892/93, d. i. vom 1. Juli 1892 bis zum 30. Juni 1893 hat die Eisenbahn Turin - Rivoli eine Gesammteinnahme von 145.543 86 L., um 632·80 L. weniger als im Vorjahre, ergeben.

— (Canaveser Eisenbahnen und Tramways.) Der Bericht für das abgelaufene Betriebsjahr legt dar, wie das Unternehmen seit 1883 von 33 auf 71 km Längenausdehnung des Netzes und die Einnahme von 247.288 auf 532.876 Lire gewachsen; das gesammte Anlagecapital beträgt jetzt 2,400.000 L. Auf der Eisenbahn Seltimo - Rivarolo - Castellamonte wurden 384.065 L. vereinnahmt, davon 149.335 L. für Personen und 144.329 L. für Güter. Der bereits erwähnten gesammten Roheinnahme stand eine Betriebsausgabe von 382.354 L. gegenüber; es bezifferte sich daher die Reineinnahme unter Hinzurechnung des Vortrages aus dem Vorjahre, sowie Abrechnung der satzungsmässigen Rücklagen und Entnahmen auf 46.703 L., in Folge dessen die Actien des ersten Anlagecapitals sich mit 10 L. verzinsten und sämmtliche Actien eine Dividende von 3·50 L. erhalten konnten.

— (Eisenbahn Turin-Pincrolo-Torre Pellice.) Im Jahre 1892 beliefen sich die Betriebseinnahmen auf 802.020 Lire, rund 17.000 L. weniger als im Vorjahre; die Bilanz in Gutschrift und Belastung 5,110.499 L. und der Reinertrag 310.522 L.; letzterer gestattete einschliesslich der Dividende eine Verzinsung jeder Actie der Capitalsanlage mit 18 L. und die Vertheilung einer weiteren Dividende an die Stammactien in der Höhe von 5·5 L.

— (Eisenbahn Mailand-Vigevano.) Die Generalversammlung der Actionäre genehmigte für 1892 die Zablung von 23 L. Zinsen auf jede Actie und die Zutheilung von je 300 L. für das Jahr 1893 an jeden der drei Rechnungsrevisoren. Der Reinertrag des Gesellschafts-Unternehmens für das abgelaufene Betriebsjabr bezifferte sich auf 329.839 L., wovon 16.620 Lire zum Reservefond zurückgelegt wurden.

— (Einnahmen der sardischen Secundärbahnen.) Dieselben betrugen im Betriebsjahre 1892/93 616.820·87 L. gegen 549.294·99 L. des Vorjahres.

Grossbritannien. (Betriebsergebnisse der Bahnen im Jahre 1892) Nach dem soeben erschienenen Parlamentsberichte des Londoner Handelsamtes über die Bahnen des Vereinigten Königreiches für das Jahr 1892 beträgt die Länge des Bahnnetzes in England, Schottland und Irland mit Schluss des genannten Jabres 20.325 engl. Meilen oder 32.703 km. Die Zunahme an Bahnlänge betrug im Jahre 1892 nur 134 engl. Meilen. Das für die Herstellung dieser Bahnen genehmigte Anlagecapital betrug 1.052,606.665 £, wovon 765.522.609 £ auf Actiencapital, der Rest auf Obligationen und Anlehen entfallen. Hievon sind jedoch nur 944,357.320 £ thatsächlich eingezahlt worden. Dasselbe vertheilt sich nach den verschiedenen Eisenbahnpapieren wie folgt:

Stammactien	£	347,700.876
garantirte Actien	„	100,906.005
Vorzugsactien	„	244,613.151
Anlehen	„	12,015,301
Obligationen	„	239,121.987

Das in den Bahnen investirte Capital erreichte im Jahre 1892 eine durchschnittliche Dividende von 3·85 pCt. gegen 4 pCt. im Vorjahre. Die Höhe der Dividenden schwankte naturgemäss beträchtlich je nach den verschiedenen Bahnverhältnissen; ein Betrag von 49,835.000 £, einschliesslich 6,878.000 £ für neue Bahnlinien, welche im Jahre 1892 noch im Bau waren, bezog gar keine Dividende. Im Uebrigen stellten sich die Dividenden folgendermassen:

bis einschliesslich	1	pCt.	£	11,854.000
„ „	2	„	„	9,296.000
„ „	3	„	„	32,370.000
„ „	4	„	„	52,657.000
„ „	5	„	„	61,694.000
„ „	6	„	„	80,671.000
„ „	7	„	„	45,153.000
„ „	8	„	„	2,068.000
„ „	9	„	„	576.000
„ „	10	„	„	1,526.000

Der Verkehr sämmtlicher Bahnen stellte sich im Jahre 1892 und in den beiden Vorjabren wie folgt:

	1892	1891	1890
Personenverkehr:			
1. Classe	30,602.000	30,424.000	30,187.000
2. Classe	61,848.000	63,378.000	62.859.000
3. Classe	771.985.000	751,661.000	724,697.000
Summa .	864,435.000	845.463.000	817,743.000
Saisonkarten	1,613.000	1,403.000	1,259.000
Güterverkebr:			
Mineralverkebr . . . t	221,073.000	221,528.000	215.765.000
Sonstig. Güterverkehr t	88,470.000	88,781.000	87,342.000
Summa t	309,543.000	310,309.000	303,107.000

Aus den gleichzeitig veröffentlicbten Details des Personenverkehres gebt hervor, dass die Einnahmen aus dem Verkehre I. Classe nahezu stationär, jene aus dem Verkebre II. Classe in stetem Sinken begriffen sind.

		1892	1891	1890
Einnahmen im Personenverkehr:				
I. Classe	£	3,121.628	3,143.609	3,193.691
Percent		10·3	10·5	10·9
II. Classe	£	2,376.368	2,527.481	2,645 705
Percent		7·9	8·5	9·0
III. Classe	£	22,216.955	21,809.859	21,142.847
Percent		73·4	72·9	72·2
Saisonkarten . . .	£	2,537.952	2,432.970	2,316.384
Percent		8·4	8·1	7·9
Summa .	£	30,252.903	29,913.919	29,298.627

Aus den Details über die Einnahmen im Güterverkehre ist Folgendes zu entnehmen:

	1892	1891	1890
Einnahmen im Güterverkehre:			
Allgemeiner Verkehr . . . . . £	23,679.670	23,776.089	23,300.107
Mineralverkehr . . . . . „	17,845.462	18,064.304	17,543.300
Viehverkehr . . . . . „	1,341.366	1,390.324	1,376.975
Aus diversen Verkehren . . . . . „	3,562.726	3,498.974	3,400.355
Summa . . .	46,429.224	46,729.691	45,620.737
Hiezu Einnahmen im Personenverkehre:			
Personen (vide Tabelle oben) . . . . . £	30,252.903	29,913.919	29,298.627
Gepäck . . . . . „	4,450.269	4,283.928	4,116.753
Post . . . . . „	959.644	932.714	912.265
Gesammteinnahmen . . . £	82,092.040	81,860.252	79.948.383
per engl. Meile . . . „	4.039	4.055	4.000
Ausgaben im Ganzen . . . . . „	45,717.965	45,144.778	43,188.556
„ per engl. Meile . . . . . „	2.249	2.236	2.144
„ in Percent der Einnahmen	56	55	54
Reineinnahmen im Ganzen . . . . . £	36,374.075	36,715.474	36,759.827
„ per engl. Meile . . . . . „	1.790	1.819	1.856
„ in Percent d. eingezahlten Anlagecapitales	3·85	4·00	4·10
Bahnlänge . . . . . Meilen	20.325	20.101	20.073
Geleistete Zugmeilen im Personenverkehre	175,926.000	171,758.000	166,666.000
„ „ im Güter- und Mineralienverkehre	148,473.000	148,500.000	143,625.000
Summa einschliesslich der gemischten Züge . . .	327,814.000	323,598.000	313,464.000

Die Gesammtausgaben vertheilten sich nach den einzelnen Capiteln in folgender Weise:

	1892	1891	1890
	Pfund Sterling		
Bahnerhaltungsdienst	7,404.000	7,286.000	7,037.000
Zugförderungsdienst	12,569.000	12,698.000	11,846.000
Werkstättendienst (Reparatur)	4,041.000	3,961.000	3,909.000
Verkehrsdienst	14,147.000	13,797.000	13,042.000
Allgemeine Verwaltung	1,944.000	1,872.000	1,796.000
Steuern und Abgaben	2,681.000	2,567.000	2,579.000
Entschädigungen	480.000	423.000	446.000
Parlamentsspesen	280.000	321.000	341.000
Für Dampfschiffe	1,675.000	1,701.000	1,634·000
Verschiedene Auslagen	497.000	519.000	558.000
Summa . . .	45,718.000	45,145.000	43,188.000

[„Railway News."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Amphitrite" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2321 T. Gehalt ist am 20. Juli nach 20tägiger Fahrt mit 50 Passagieren und 2532 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest angelangt. Derselbe brachte aus Bombay 1,537.353 kg Baumwolle, 50.141 kg Spelt, 110.635 kg Ricinusölsamen, 50.750 kg Mirabolamen, 1500 kg Gummi, 558.259 kg Rüben, 13.500 kg Häute, 5502 kg Zedoariawurzeln, 94.395 kg Teelseedsamen, 840 kg Thee, 29.432 kg Archidessamen, 650 kg Curiositäten; aus Aden 5328 kg Häute, 7155 kg Kaffee, 6395 kg Perlmutter, 60 kg Schmuckfedern; aus Suez 260 kg Effecten, 1990 kg Perlmutter, 10.024 kg Gummi, 2310 kg Sennesbläter, 1540 kg Schwämme, 42.702 kg Kaffee; aus Port-Said 993 kg Indigo. Der Gesammtwerth der eingeführten Waaren betrug 1,195.144 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Aenderung des Fahrplanes auf der Localstrecke Semlin—Belgrad—Pancsova, giltig ab 6. September 1893,) In Folge der gegenwärtig bestehenden behördlichen Beschränkungen im Localverkehre finden die Localfahrten ab 6. September wie folgt statt:

Von Semlin nach Belgrad-Pancsova: Täglich um $6^1/_2$ Uhr Vormittags, 1 und 7 Uhr Nachmittags.

Von Pancsova nach Belgrad-Semlin: Täglich um 4 Uhr Früh, 9 Uhr Vormittags und 4 Uhr Nachmittags.

Von Semlin nach Belgrad: Um $6^1/_2$, 7, 8, $9^1/_2$, 11 Uhr Vormittags, 1, $1^1/_2$, $2^1/_2$, 4, 6 und 7 Uhr Nachmittags.

Von Belgrad nach Semlin: Um $7^1/_2$. $8^1/_2$, 10, $10^1/_2$. $11^1/_2$ Uhr Vormittags, 2, 3, 5, $5^1/_2$, $7^1/_2$ Uhr Nachmittags.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXV. Stückes.) Das am 2. September herausgegebene CXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2311: Kundmachung der k. k. Staatthalterei für Galizien vom 29. August 1893, Z. 46.761, betreffend das Verbot der Einfuhr von Borstenvieh aus den Bezirken Czernowitz, Kotzman und Storozynetz in der Bukowina nach Galizien und in die Confinirungsanstalten Biala und Krakau.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Steinkohlen- und Coaksverkehr von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Berlin.

Neuer Tarif.

Mit dem 1. October 1893 tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier nach Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und nach Station Zsolna der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn an Stelle der im Ausnahmetarife für Niederschlesische Steinkohlen etc., nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft u. s. w. vom 1. Jänner 1889 enthaltenen bezüglichen Frachtsätze ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält fast durchwegs grössere Ermässigungen der bisherigen, sowie zahlreiche neue Frachtsätze. Die Anwendung des Tarifs ist geknüpft an die Bedingung der Frachtberechnung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch mit 10.000 kg für den Wagen.

Aufgehoben werden durch den neuen Tarif vom 1. November 1893 ab die bisherigen directen Frachtsätze nach einer grösseren Anzahl Stationen der ehem. priv. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien), sowie nach den Stationen Ajka, Boba, Ostfi—Asszonyfa, Tüskevár, Varoslöd und Várpolata der Ungar. Staatsbahnen.

Soweit sich zu den bisherigen, für Wagenladungen von mindestens 10.000 kg giltigen Tarifsätzen billigere Frachten ergeben, als zu den neuen, unter der Bedingung der Frachtzahlung für das Ladegewicht giltigen Sätzen, kommen erstere noch bis zum 1. November 1893 zur Anwendung.

Druckabzüge des Tarifs sind zum Preise von 25 Pfg. = 15 kr. ö. W. für das Stück durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, den 6. September 1893. [758]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit Oesterreich).

Herausgabe der 4. Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2.

Am 1. Ocober 1893 treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband die 4. Nachträge in Kraft.

Durch dieselben wird die Giltigkeit der Getreide-Ausnahmetarife für Malz aufgehoben und der im Verkehr mit Osnabrück (Hannov. Bhf.) bestehende Ausnahmetarif 10 (Eisen und Stahl pp.) geändert.

Mit der Aenderung des Ausnahmetarifs 10 ist eine theilweise Erhöhung der Frachtsätze für einige Oesterr. Stationen verbunden, die jedoch erst vom 15. November 1893 ab zur Durchführung kommt. Der Nachtrag 4 zu Tarifheft 1 enthält ausserdem noch Frachtsätze der regelrechten Tarifclassen und verschiedene Ausnahmetarife für den Verkehr mit den neu einbezogenen Stationen Linz, Salzburg, Wels und anderen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Ausnahmesätze für Getreide pp. für die Station Hohenau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und vorübergehend ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Kleie für den Verkehr mit Wien und den Wiener Vororten.

Durch Nachtrag 4 zu Tarifheft 2 werden ausserdem noch die Stationen Annathal, Rothau, Carlsbad, Falkenau a/E. und Unter-Graslitz in die Ausnahmetarife für Holz einbezogen, sowie directe Frachtsätze der Specialtarife A 2 und III zwischen Falkenau a/E. und Göschwitz eingeführt.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20, bezw. 10 Pfg. oder 12, bezw. 6 kr. käuflich zu erhalten.

Wien, den 13. September 1893. [759]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr.

Tarif-Nachträge.

Am 1. October 1893 tritt je ein Nachtrag I zu den vom 1. März 1893 giltigen Tarifheften 2 und 3 in Kraft.

Die Nachträge enthalten Frachtsätze des provisorischen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Futtermitteln, als: Mais, Futtermehl, Kleie u. dgl., ferner getrocknete Malztreber und Schlempen aller Art.

Abdrücke dieser Nachträge können von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 12. September 1893. [760]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Steyr-Garsten.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke St. Valentin—Tarvis gelegene Haltestelle „Steyr-Garsten" wird vom 1. October 1893 an in „Garsten" abgeändert.

Wien, im August 1893. [761]

Niederschles. Steinkohlen- etc. Verkehr nach Stationen der Oe.N.W.B. etc., Tarif vom I. Juni 1889.

Wegfall der Courskürzungsbeträge ab 1. October 1893.

Von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen etc. aus dem niederschlesischen Reviere nach Stationen der Oe.N.W.B. etc., vom 1. Juni 1889 werden vom 1. October 1893 ab nicht mehr die Courskürzungen der Tabelle 1 in Abzug gebracht, die Frachtsätze des genannten Tarifes finden vielmehr vom genannten Tage ab bis auf Weiteres ohne Abzug von Courskürzungsbeträgen Anwendung.

Wien, am 7. September 1893. [762]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Kilometer- und Zonenzeiger der am 1. October zur Eröffnung gelangenden Haltestelle Wildschütz.

Von	Kilometer	Zone
Strecke Chlumetz—Parschnitz nebst Flügelstrecken		
Chlumetz	104	VIII
Neubidschow	93	VIII
Smidar	87	VIII
Wohnistan	82	VIII
Obora	81	VIII
Wostromeř	78	VII
Sobšic	80	VII
Kowac	84	VIII
Butowes-Tuř	87	VIII
Witinowes	91	VIII
Jitschin	95	VIII
Lhota-Sarowa	71	VII
Bělohrad	68	VII
Neupaka	53	VI
Altpaka	48	V
Kruh	38	IV
Starkenbach	30	III
Pelsdorf	21	III
Hohenelbe	26	III
Arnau	11	II
Kottwitz	7	I
Pilnikau	3	I
Trautenau	7	I
Ober-Altstadt	11	II
Trübenwasser	12	II
Jungbuch	15	II
Freiheit-Johannisbad	18	II
Parschnitz	11	II
Strecke Josefstadt—Liebau		
Josefstadt-Jaroměř	59	VI
Jessenitz	50	V
Böhm.-Skalitz	46	V
Starkotsch	40	IV
Rothkosteletz	30	III
Schwadowitz-Eipel	23	III
Parschnitz	11	II
Bernsdorf	21	III
Königshan	25	III
Liebau	29	III
Strecke Altpaka—Turnau		
Altpaka	48	V
Liebstadtl	58	VI
Semil	66	VII
Eisenbrod	72	VII
Kleinskal	79	VII
Turnau	87	VIII

Wien, am 7. September 1893. [763]

Bromberg-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages IV.

Mit 1. October 1893 tritt der Nachtrag IV zum Bromberg-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1892 in Kraft. Derselbe erliegt bei den betheiligten Stationen, sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht auf, und sind Exemplare dieses Nachtrages zum Preise von 0·10 Mk. bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg erhältlich.

Wien, am 7. September 1893. [764]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Verkehr Russisch-Oesterreichischer Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerischer Grenzstationen und Bodensee-Häfenplätze andererseits.

Berichtigung.

Auf Seite 11 des Ausnahmetarifes für den Transport von Getreide etc. im obbezeichneten Verkehre vom 1. Jänner 1893 hat die dritte Kopfzeile richtig zu lauten: „Frachtsätze für 10.000 Kilogr. in Frcs. (Gold)".

Wien, am 11. September 1893. [765]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Berichtigung.

In dem vom 1. September 1893 giltigen Theile III, Ausnahmetarif für Getreide etc., ist auf Seite 20 unter 6 Stationen der Hessischen Ludwigsbahn die Stationsbenennung „Hanau Ostbhf., H.L.B. und Staatsbhf." in „Hanau Ostbhf., H.L.B und Westbhf." abzuändern.

Wien, am 11. September 1893. [766]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Neuulm.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1893 wird die Station Neuulm der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen in den Theil II, Heft 1 des Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahn-Verbandes vom 1. März 1888 rücksichtlich der nachstehenden Tarife mit den gleichen Frachtsätzen einbezogen, wie sie im Theil II, Heft 2 für die Station Ulm der kgl. Württemberg. Staatseisenbahnen vorgesehen sind u. zw.:

1. In den Classentarif, dann in die Ausnahmetarife Nr. 1 (Güter aller Art in Wagenladungen), Nr. 3 (landwirthschaftliche Maschinen etc.), Nr. 4 (diverse Güter) und Nr. 5 (Spiritus), enthalten im Nachtrag II, zu Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Februar 1890.
2. In den Ausnahmetarif Nr. 6 (Wein), dann Nr. 7 (Petroleum und Mineraltheer), enthalten im Nachtrag V zu Theil II, Heft 2, giltig vom 1. April 1893.

Im Ausnahmetarif Nr. 2 (Eisen etc.) erscheinen Frachtsätze für die Station Neuulm bereits im Nachtrag VI zu Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1893, aufgenommen.

Wien, am 11. September 1893. [767]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Directer Güterverkehr der kgl. Bayer. Staatsbahnen und der übrigen Deutschen Bahnen. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Wirksamkeit vom 10. September 1893 wurden die an der neueröffneten, von der Staatsbahn in Betrieb genommenen Privat-Localbahn Lam—Kötzting gelegenen Stationen Arrach, Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal in die directen Gütertarife der kgl. Bayer. Staatsbahn mit den übrigen Deutschen Bahnen einbezogen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässignngen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnnng, welche auf Grnnd eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden znr Decknng der Pnblications- und Liqnidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nnr 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				
1726	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Futter- und Strenartikel, als: Klee, Heu, Stroh, Klee und Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Grassamen der Position G—29 und Kleesaaten der Position K—23 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893, Häckerling, Häckerl, Kaff, Ohm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Träbern, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen, Oelknchenmehl, Holzwolle, Torfstreu und Waldstreu, ferner Düngemittel der Position D—15 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Rücksichtlich der Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Aufgabe als Frachtgnt nnd Frachtzahlung für das faktische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen, als Minimalgebühr werden 4 fl. pro Frachtbrief nnd Wagen eingehoben. Auflieferung der Sendungen mit von der Versands- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe nnd über das Abladen sogleich beim loezngе hahnämliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendungen nach österreichischen Empfangsstationen	Vom 1. November 1893 bis Ende April 1894	Localtarife	0·13 Kreuzer pro 100 Kilogramm und 1 Kilometer, in minimo jedoch 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief nnd ein in allen seinen Theilen ausgefüllter nnd von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cnmnlativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht nber ein grösseres Qnantnm, ale eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringnng des Rückvergütungsanspruches dem zngehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit anderen österreichischen und ungarischen Bahnen

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Strenartikel, Dünngemittel nnd Fnttersamen:

Vor- nnd Znname der Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantnm in Kilogramm	Anmerknng
Znsammen			

Vorangegebenes Gesammtquantnm wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . znr Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Qnantum vorgenannter Artikel nnr an die vorangeführten Gemeindeangehörigen znr Verwendnng im eigenen Bereiche abzngeben.

Ort nnd Datum der Ansstellung:

. . . . . Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshanptmanschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Qnantnm der bezeichneten Artikel znr Verwendnng im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt nnd mit Rücksicht anf die Anzahl nnd Gattnng der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltnngen zugestandenen Frachtbegünstignngen Anwendung finden können.

Ort und Datnm der Ansstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . (L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1727	Böhmischen Commercialbahnen		Futter- und Streuartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee und Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Grassamen der Position G—29 und Kleesaaten der Position K—23 der Güterclassification des Tarifes Theil I, vom 1. Jänner 1893, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Träbern, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Holzwolle, Torfstreu und Waldstreu, ferner Düngemittel der Position D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Rücksichtlich der Strecken der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen, als Minimalgebühr werden 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben. Auflieferung der Sendungen mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnamtliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendung nach österreichischen Empfangsstationen	Vom 1. October 1893 bis Ende April 1894	Localtarife		0·15 kr. pro 100 kg und 1 km, in minimo jedoch 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. — Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit anderen österr. und ungar. Bahnen

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikel, Düngemittel und Futtersamen:

Vor- und Zuname der Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Vorangegebenes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . (L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1728	**Böhmischen Nordbahn**		Futter- und Streuartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee und Kleehen, Futterkräuter, Futterrüben, Graesamen der Position G—29 und Kleesaaten der Position K—23 der Güterclaseification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spren, Schlämpe, Spülicht, Träbern, Trestern, Malzkeime, Ölkuchen, Ölknchenmehl, Holzwolle, Torfstreu und Waldstreu, ferner Düngemittel der Position D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Rückeichtlich der Strecken der k. k. priv. böhm. Nordbahn, und zwar a) der Hauptbahnstrecken inclusive der Localbahn Schluckenau-Nixdorf b) der Localbahnstrecken Böhm.-Kamnitz—Steinschönau und Röhrsdorf—Zwickau i/B.		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen, als Minimalgebühr werden 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben. Auflieferung der Sendungen mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Abseuder, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge, bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendung nach österreichischen Empfangsstationen	Vom 1. October 1893 bis Ende April 1894	L o c a l t a r i f e	Kreuzer pro 100 Kilogramm und 1 Kilometer a) 0·13 b) 0·15 in minimo jedoch 4 Gulden pro Frachtbrief und Wagen		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizulegen. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit anderen österreichischen und ungarischen Bahnen

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikel, Düngemittel und Futtersamen:

Vor- und Zuname der Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen . . .			

Vorangegebenee Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gomeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dase dae vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der deneelben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarf angemeesen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünetigungen Anwendung finden können.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1729	Böhmischen Westbahn		Futter- und Streuartikel, als: Klee, Heu, Stroh, Klee und Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Grassamen der Position G—29 und Kleesauten der Position K—23 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Träberu, Treberu, Malzkeime, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Holzwolle, Torfstreu und Waldstreu, ferner Düngemittel der Position D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Rücksichtlich der Strecken der k. k. priv. Böhmischen Westbahn		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen, als Minimalgebühr werden 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben. Auflieferung der Sendungen mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge nähmliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendung nach österreichischen Empfangsstationen	Vom 1. October 1893 bis Ende April 1894	Localtarife		0·13 Kreuzer pro 100 Kilogramm und 1 Kilometer, in minimo jedoch 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit anderen österr. und ungar. Bahnen

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikel, Düngemittel und Futtersamen:

Vor- und Zuname der Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Vorangegebenes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ansetellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirksbauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . (L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1730	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Futter und Streuartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee und Kleehen, Futterkräuter, Futterrüben, Grassamen der Position G—29 und Kleesaaten der Position K—23 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Träbern, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Holzwolle, Torfstreu und Waldstreu, fernor Düngemittel der Position D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Rücksichtlich der Strecken der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen; als Minimalgebühr werden 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben. Auflieferung der Sendungen mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendung nach österreichischen Empfangsstationen	Vom 1. October 1893 bis Ende April 1894	Local-Gütertarife vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen		0·13 Kreuzer pro 100 Kilogramm und 1 Kilometer (inclusive Manipulationsgebühr), in minimo jedoch 4 Gulden pro Frachtbrief und Wagen		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr als auch rücksichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit anderen österr. und ungar. Bahnen

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikel, Düngemittel und Futtersamen:

Vor- und Zuname der Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen . . .			

Vorangegebenes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift: (L. S.)

. . . . . .

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugestandniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugestandniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugestandniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugestandniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1731	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Futterartikel, als: Klee, Heu, Stroh, Klee und Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Hackerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Träbern, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen und Oelknchenmehl; b) Holzwolle, Torfstreu und Waldstreu, ferner Graesamen der Pos. G—29, Kleesaaten der Pos. K—23 und Düngemittel der Poe. D—15 der Güterclassification dee Tarif-Theilee I, giltig vom 1. Januar 1893	Von nnd nach allen Stationen der in dem vom 15. Januar 1893 giltigen Localgütertarife, Theil II — Heft 1 und 2, Abschnitt A enthaltenen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung, für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen, als Minimalgebühr werden 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben. Auflieferung der Sendungen mit von der Versand- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Ant- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendung nach österreichischen Empfangsstationen	Vom 1. October 1893 bis Ende April 1894	L o c a l t a r i f e	V e r s c h i e d e n	ad a) 0·10 Kreuzer pro 100 Kilogramm und 1 Kilometer ad b) 0·13 Kreuzer pro 100 Kilogramm und 1 Kilometer ad a) nnd b) in minimo jedoch 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege	Der Original-Frachtbrief muss auf die betreffende Gemeinde als Empfängerin lauten und von einem in allen seinen Theilen ausgefüllten und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigten Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster begleitet sein. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rücksichtlich der nebenstehend angeführten Linien für den Verkehr mit anderen österr. und ungar. Bahnen Die im Verordnungs-Blatte Nr. 82 vom 18. Juli 1893, sub Post 1469, ferner im Verordnungs-Blatte Nr. 92 vom 10. August 1893, sub Post 1591 und 1592 verlautbarten Frachtermässigungen treten mit 30. September 1893 ausser Wirksamkeit	

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfntter, Strenartikel, Düngemittel, Grassamen und Kleesaaten:

Vor- nnd Znname der Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Qnantnm in Kilogramm	Anmerknng
Znsammen			

Vorangegebenes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . znr Aufgahe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das hezogene Qnantnm vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche ahzugehen.

Ort und Datnm der Ausstellnng:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshanptmannschaft in . . . . . bestätigt hiermit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel znr Verwendnng im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen hestimmt und mit Rücksicht anf die Anzahl nnd Gattnng der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zngestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Ort nnd Datnm der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . (L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				
1732	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Futter- und Streuartikel, als: Klee, Heu, Stroh, Klee und Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Grassamen der Position G—29 und Kleesauten der Position K—23 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893, Häckerling, Häcksel, Kaff, Obm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Trabern, Trestern, Maizkoime, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Holzwolle, Torfstreu und Waldstreu, ferner Düngemittel der Position D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Rücksichtlich der Strecken der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar: a) der Hauptbahnstrecken b) der Localbahnstrecken		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, als Minimalgebühr werden 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben. Auflieferung der Sendungen mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendung nach österreichischen Empfangsstationen	Vom 1. October 1893 bis Ende April 1894	Localtarife		Ad a) 0·13 kr. Ad b) 0·15 kr. pro 100 Kilogramm und 1 Kilometer, in minimo jedoch 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfangerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit anderen österr. und ungar. Bahnen

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikel, Düngemittel und Futtersamen:

Vor- und Zuname der Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Vorangegebenes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . (L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 Kg	per 100 kg				
1733	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Futter- und Streuartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee und Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Grassamen der Position G—29 und Kleesaaten der Position K—23 der Güterclassification des Tarifes Theil I, vom 1. Jänner 1893, Häckerling, Häckesel, Kaff, Ohm, Spreu, Schämpe, Spülicht, Träberu, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen, Oelknchenmehl. Holzwolle, Torfstreu und Waldstreu, ferner Düngemittel der Position D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Auf der österreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen, als Minimalgebühr werden 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben. Auflieferung der Sendungen mit von der Versands- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist. Sendungen dürfen nicht nach ausländischen Stationen bestimmt sein	Vom 1. October 1893 bis Ende April 1894	Localtarife		0·15 kr. pro 100 kg und 1 km, in minimo jedoch 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. — Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Insoweit die Frachtsätze der bestehenden Ausnahmetarife billiger sind, gelangen letztere zur Anwendung

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikel, Düngemittel und Futtersamen:

Vor- und Zuname der Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Vorangegebenes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorhezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1734	Mährisch-schlesischen Centralbahn		Futter- und Streuartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee und Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Grassamen der Position G—29 und Kleesaaten der Position K—23 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893, Häckerling, Häcksel, Kaff, Obm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Trübern, Trestern, Maizkeime, Oelkuchenmehl, Holzwolle, Torfstreu und Waldstreu, ferner Düngemittel der Position D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Rücksichtlich der Strecken der Mährisch-schlesischen Centralbahn		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen, als Minimalgebühr werden 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben. Auflieferung der Sendungen mit von der Versand- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Anladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge, bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendung nach österreichischen Empfangsstationen	Vom 1. October 1893 bis Ende April 1894	L o c a l t a r i f e		0·13 Kreuzer pro 100 Kilogramm und 1 Kilometer, in minimo jedoch 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wageuladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizulegen. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit anderen österreichischen und ungarischen Bahnen

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikel, Düngemittel und Futtersamen:

Vor- und Zuname der Gemeindeangehörigen	Bezeichnung dee Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen . . .			

Vorangegebenes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarf angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . (L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1735	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungs-Bahn	Futter- und Streuartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee und Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Grassamen der Position G—29 und Kleesaaten der Position K—23 der Güterclassification des Tarifes Theil I, vom 1. Jänner 1893, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Träbern, Treetern, Malzkeime, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Holzwolle, Torfstreu und Waldstreu, ferner Düngemittel der Position D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Rückeichtlich der Linien der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.E.		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen, als Minimalgebühr werden 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben. Anfuhrentfernung der Sendungen mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnamtliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendung nach österreichischen Empfangsstationen	Vom 1. October 1893 bis Ende April 1894	Localtarife		13 Kreuzer pro Wagen und 1 Kilometer (inclusive Manipulations-Gebühr), in minimo jedoch 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. — Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rückeichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit anderen österr. und ungar. Bahnen Der Zuschlag zu den Frachtgebühren der S.N.D.V.R. wird nicht eingehoben

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikel, Düngemittel und Futtersamen:

Vor- und Zuname der Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Vorangegebenes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . (L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg			
1736	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Futter und Streuartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee und Kleehen, Futterkräuter, Futterrüben, Grassamen der Position G—29 und Kleesaaten der Position K—23 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Träbern, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Holzwolle, Torfstreu und Waldstreu, ferner Düngemittel der Position D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	a) rücksichtlich der gesellschaftlichen Hauptbahustrecken b) rücksichtlich der gesellschaftlichen Localbahnstrecken		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen; als Minimalgebühr werden 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben, Antlieferung der Sendungen mit von der Versands- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendung nach österreichischen Empfangsstationen	Vom 1. October 1893 bis Ende April 1894	Localtarife		a) 0·13 Kreuzer pro 100 Kilogramm und 1 Kilometer, b) 0·15 Kreuzer pro 100 Kilogramm und 1 Kilometer, in minimo jedoch 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr als auch rücksichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit anderen österr. und ungar. Bahnen

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikel, Düngemittel und Futtersamen:

Vor- und Zuname der Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen . . .			

Vorangegebenes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift: (L. S.)

. . . . . .

Fortlaufende Nr.	1737	1738	1739	1740	1741
Die Publication erfolgt von der	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oe.N.W.B.
und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen	Localbahn Časlan—Zawratetz-Třemošnitz	Böhmischen Commercialbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Fassverdichtungsleim (Exquisit, Gummiharz)	Kalk, gebrannter	Steine der Classe C	Steine und Schotter des Specialtarifes 3	Mineraltheer
für die Transportstrecke von	Wien Oe.N.W.B. und St.E.G. und vice versa	Zawratetz-Třemošnitz	Hořic	Littitz (Answeiche zwischen Senftenberg und Pottenstein)	Pardubitz S.N.D.V.B.
für die Transportstrecke nach	Wien K.F.N.B., St.E.G., K.F.J.B. und Oe.N.W.B. und vice versa Aussig Oe.N.W.B. und St.E.G. Kolin " " " Pardubitz " " " Znaim " " " Tetschen Oe.N.W.B. und B.N.B. Bodenbach St.E.G. und B.N.B. Prag St.E.G., Oe.N.W.B. und K.F.J.B. Bubna	Wien Oe.N.W.B. und St.E.G. und vice versa	Sádova-Dohalic Pardubitz	Velim	
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe a) unter 5000 kg b) von mindestens 5000 kg pro Wagen c) von mindestens 10000 kg pro Wagen	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen. Das Anf- und Ahladen muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei erfolgen	Frachtzablung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei auf eigene Kosten	Bei Frachtzahlung für 10500 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	
und gilt in der Zeit	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1893	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1893	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1893	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Localtarife der betheiligten Bahnen	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Localtarife	
Frachtsatz per 100 kg	Classe I	Besteht kein directer Tarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kein directer Frachtsatz	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	a) Classe II b) Classe A c) Classe B	41·5 kr.	14·4 11·9 kr.	16·5 kr.	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze					
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen			In den Frachtbriefen muss die „Gesellschaft zur Regulirung des Flusses Loucna und des Baches Lodrantka in Dašic“ als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen		

Die im Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum, Benzin etc. vom 15. November 1891 enthaltenen Frachtsätze von Pardubitz S.N.D.V.B. nach Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. finden bis zur Durchführung im Tarifwege unter Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen auch auf Mineraltheer Anwendung.

Fortlaufende Nr.	1742	1743	1744
Die Publication erfolgt	Eisenbahn Wien-Aspang	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen
von der und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Gerste und sonstiges Getreide, ferners Malz und Malzkeime	Cement	Abfallholz als Brennholz
für die Transportstrecke: von	Von und nach Traiskirchen: Traiskirchen	Podgórze-Bonarka	Wama trans. (für Sendungen von Rnss.-Moldawitza)
für die Transportstrecke: nach	Von und nach Traiskirchen: Wien E.W.A. und Klein-Schwechat, sowie vice versa	Brody (Bhf.) transit im Verkehre mit Fastow und Kiew / Podwołoczyska (Bhf.) transit im Verkehre mit Elisabethgrad u. Odessa	Hatna trans.
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Gesammtverfrachtung von mindestens 3500 Tonnen pro anno an Getreide aller Art, Malz, Malzkeime und Kohle in allen Relationen zwischen Traiskirchen—Wien und Kl.-Schwechat—Sollenau und Wr.-Neustadt. Abwage von 150 Wagenladungen pro Jahr a) bei Abwage auf der Magazinswage, b) bei Abwage auf der Geleisebrückenwage. Verfrachtung von mindestens 1000 t pro Jahr und Frachtzahlung für je 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe von, bezw. Zahlung der Fracht für 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der im Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr bestehenden Bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für mindestens die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens
und gültig in der Zeit	Bis Ende August 1894	Bis zur Durchführung im Tarife, längstens bis Ende December 1893	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	a) 1 kr. pro 100 kg, b) 60 kr. pro Wagen: 9·0 kr.	Bestehen keine directen Frachtsätze	14 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	a) 0·6 kr. pro 100 kg, b) 40 kr. pro Wagen: 7·5 kr. incl. Auf- und Ablegegebühr	49·2 kr. / 55·4 kr.	10 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	a) 0·4 kr. pro 100 kg, b) 20 kr. pro Wagen: 1·5 kr.		4 kr.
Art der Durchführung	Rückvergütung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen monatliche Vorlage der auf schliessende Firma lautenden Original-Frachtbriefe, bezw. Aufgabs-Recepisse, Frachtbrief-Duplicate und Wagzettel. Die Liquidation der Rückvergütungsbeträge erfolgt erst mit Ultimo August 1894		
Besondere Bemerkungen		Hiedurch werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 104 vom 7. September 1893 unter fortlaufender Nr. 1684 veröffentlichten Kartirungssätze für Sendungen von 10000 kg aufgehoben	Bei weichem Abfallholze wird, wenn bei Verladung desselben das Ladegewicht, bezw. die Tragkraftsziffer nicht erreicht wird, bei constatirter rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das factische Gewicht der Sendung, in minimo aber 80 pCt. des Ladegewichtes, resp. der Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens der Gebührenberechnung zu Grunde gelegt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1745	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Baumaterialien, Eisenbahn-Inventar- und Ausrüstungs-Gegenstände, Werkzeuge, Schienen und sonstiges Oberbaumateriale, Maschinen und Fahrbetriebsmittel	Wien K.E.B., Wien K.F.J.B., Penzing, Nussdorf, Hüttelsdorf, Zeltweg, Lilienfeld, Schrambach, Kernhof, Villach, Leoben, Klagenfurt, Wörgl und Feldkirchen	Scheifling und Unzmarkt	Die Sendungen müssen zum Baue und zur Ausrüstung der Murthalbahn bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss die Bauleitung der Murthalbahn als Absenderin und Empfängerin figuriren. Das Auf- und Abladen, sowie das Auf- und Ablegen hat auf Kosten der Bauleitung zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif		50% Nachlass von den normalen Frachtsätzen des vom 15. Jänner 1893 giltigen Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, bei Fixirung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. ö. W. pro 100 kg und 1 km	Im Kartirungswege		
1746	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz	Die im Verordnungsblatte Nr. 102 vom 2. September 1893 unter fortlaufender Nr. 1669 stipulirten Bedingungen für die Abfertigung der Transporte werden wie folgt geändert: „Aufgabe in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung für diese Quantum. Die Sendungen müssen entweder mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs, Lindau, St. Margarethen oder Pontafel gelegenen schweizerischen, französischen oder italienischen Stationen, oder an einen Empfänger in den vorgenannten Stationen adressirt sein, und von da mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen, französischen oder italienischen Stationen reexpedirt werden. Im letzteren Falle haben die Frachtbriefe ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit, St. Margarethen transit, bezw. Pontafel transit zu lauten.“ Ferner wird in derselben Kundmachung die für die Rückerstattung der Ueberfuhrsgebühren stipulirte Bedingung, wonach der Empfänger auf den Frachtbriefen bis zur Grenzstation und der Absender ab der Grenzstation identisch sein müssen, wie folgt ergänzt: „In jenen Fällen, wo der Empfänger mit dem Absender nicht identisch sein sollte, hat der letztere die Cession des ersteren beizubringen.“										
1747	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eis	Hochfilzen	Freising Moosburg	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen auf die Eisenbahnwagen und das Abladen von denselben obliegt den Absendern bezw. den Empfängern	Vom 19. September 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1893			Mark 0·63 0·66		Im Kartirungswege		
1748	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Thonerde	Blansko	Trzynietz	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längst. aber bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1		42·7 kr.		Im Kartirungswege		

Druckfehler-Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 105 ex 1893, sub Poet 1714, für mineralische Kohlen enthaltenen Frachtbegünstigung soll es in der Rubrik „und gilt in der Zeit“ statt „bie Ende August 1893“ richtig „bis Ende August 1894“ heissen.

Tarifeur

mit **Prima-Referenzen, selbstständiger Calculant,** per **sofort** für ein **grösseres internationales Speditions- und Elbeschiffahrts-Geschäft gesucht.**

Offerte unter **„P. H. 4410“** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I.** (373)

Kais. kön. Privilegium. [326]

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)

Wien, Währing, Johannesgasse 35,

empfiehlt sich zur Vervielfältigung von **Plänen** nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dazu ist die **Zeichnung auf Pauspapier** nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. **Lieferung** von Cianotipapier zur **Selbstanfertigung** von **Plänen** (weisse Linien auf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1894 wird im Offertwege vergeben die Lieferung von:

A. Kesselblechen aus Ia steirischem Schweisseisen

circa 200.000 kg Kesselbleche bis 200 kg per Tafel schwer
„ 250.000 kg „ 200—400 kg „ „ „
„ 100.000 kg „ über 400 kg „ „ „
„ 40.000 kg Rund- und Schablonenbleche bis 200 kg per Tafel schwer
„ 35.000 kg Rund- und Schablonenbleche 200 bis 400 kg per Tafel schwer
„ 6.000 kg Rund- und Schablonenbleche über 400 kg per Tafel schwer

B. Kupferplatten für Locomotiv-Feuerkisten

circa 90.000 kg ebene Platten
„ 100.000 kg gebördelte Platten

C. Achsen aus Tiegelflussstahl

circa 90.000 kg für Locomotiven
„ 100.000 kg „ Tender und S. Z. Wagen.

D. Achsen aus Martinflussstahl

circa 350.000 kg für Wagen.

E. Radreifen aus Tiegelflussstahl

circa 98.000 kg für Schnellzugs-Locomotiven
„ 160.000 kg „ Personenzugs-Locomotiven
„ 370.000 kg „ Lastzugs-Locomotiven
„ 450.000 kg „ Tender und S. Z. Wagen.

F. Radreifen aus Martinflussstahl

circa 800.000 kg für Wagen.

G. Siederohre aus Eisen oder Stahl

circa	30.000 m	äusserer Durchmesser	52	m/m
„	130.000 m	„ „	51	„
„	6.000 m	„ „	50	„
„	5.000 m	„ „	48	„
„	400 m	„ „	46	„
„	1.100 m	„ „	44	„

Die der Lieferung zu Grunde liegenden allgemeinen und speciellen Lieferingsbedingnisse, dann die Offertformulare, welche zur Verfassung der Offerte benützt werden müssen, und welche die näheren Bestimmungen über die Offertstellung enthalten, können bei der k. k. General-Direction, Unterabtheilung 3, eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Die Offerte sind sammt den etwaigen Beilagen, per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offerte für die Lieferung von Kesselblechen, Achsen, Radreifen, Siederohre“, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe, **bis zum 10. October 1893, Mittags 12 Uhr,** einzureichen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In den Offerten sind die Preise für jede Position der ausgeschriebenen Materialien in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift franco aller Frachtkosten, Zoll- und sonstigen Spesen loco einer Station der k. k. Staatsbahnen anzugeben.

Wien, im September 1893.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Christoph Schramm

Lack- und Firniss-Fabriken

WIEN und **OFFENBACH** a/M.

Simmering. Rohrmühle.

Errichtet 1837.

Filiale in BERLIN S.W., Oranienstrasse 81/82.

Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:

Eisenbahnwagen-Lacke

Kutschenlacke, Präparationslacke

Terebine, Filling up.-Spachtelkitt

Locomotivlacke (331)

in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

GANZ & CIE.

Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

BUDAPEST und **LEOBERSDORF** bei Wien

empfehlen ihre

Hartgussräder und **Kreuzungen,**
Räder für Bauunternehmungen, (338)
Waggons und **Drehscheiben,**
Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Gruben-Anlagen,
Mobile Beleuchtungs - Apparate für Eisenbahnen,
Anlage von Beleuchtungs - Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,
Turbinen-Anlagen,
Zerkleinerungs-Maschinen mit Hartgusswalzen und Hartgussbacken,
Maschinen für Papier- und Cellulose-Fabrikation,
Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,
Stahlguss-Artikel.

Nr. 116

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag.

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz. Frachten-Revisions- und Reclamations-Bureau.

Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft. Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner. k. und k. Hof-Spediteur, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.

Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft. Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.

Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.

Emhallirungs-Anstalt, geschulte Packer.

Tägliche Gepäck- uud Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.

Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.

Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.

Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstrect.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 7.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Theaterplatz 16.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elhe.
		VOITERSREUTH.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenh.	ILMENAU in Thüringen.	SAALFELD a/S. in Thüringen.	MÜHLHAUSEN in Thüringen.	SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenherg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spedition, Commission und Incasso.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Billigste Uehernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen heste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).

Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.

Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.

Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.

Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bnrean für internationale Transporte.

Speditions-Burean der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Transportühernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.

Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.

Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten Patent-Möbelwagen Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung

BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.

Filialen: Nadhrzecie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.

WIEN, I., Opernring 6.

Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.

Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Agentur der Ostpreussischen Südbahn.

Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.

Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.

General-Agentur nnd Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ iu Fiume.

General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).

Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition nnd Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.

Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Speditionund Commission.

SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dahr. E.),

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.

Feste Uehernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export. Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Fracht-Uehernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition nnd Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft Aussig und Bodenbach.

Elheumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenhach nnd Tetschen-Lanbe.

Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverhindung.

Verzollungen hei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft, Uehernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möhelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatshahnen.

Speditions-Burean der k. k. priv. Böhmischen Westhahn.

Speditions-Agentic für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition nnd Commission,

Commercielle Agentnr der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.

Podwoloczyska, Wołoczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.

Correcte Zollahfertigung unter billigsten Bedingnngen. Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etahlirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.

Transporte hei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 108. Wien, 19. September 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Europäische Donau-Commission. — Die Reform der nautischen Unterrichtsanstalten in Italien. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Peczenizyn oder Szeparowce nach Delatyn oder einem anderen Punkte der im Baue begriffenen Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka, sowie für eine Bahnlinie von der Haltestelle „Vorstadt Nadwornianskie" zur Station Kolomea.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Verwaltungsrathe der Kolomeaer Localbahnen in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Peczenizyn oder Szeparowce nach Delatyn oder einem anderen Punkte der im Baue begriffenen Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka, sowie für eine die Umgehung der Stadt Kolomea bezweckende Bahnlinie von der bestehenden Haltestelle Vorstadt Nadwornianskie zur Station Kolomea im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 10. August 1893. Z. 41.531.

Aenderung der Statuten der Actiengesellschaft „Localbahn Schwarzenau - Waidhofen a/d. Thaya" in Waidhofen a/d. Thaya.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die geänderten Statuten der Actiengesellschaft „Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/d. Thaya" genehmigt.

Wien, am 30. August 1893. — Z. 21.049. H.-M.-Z. 47.460.

Europäische Donau-Commission.

Herbstsession 1892.

Die Herbstsession 1892 der Europäischen Donau-Commission fand in der Zeit vom 4. bis 26. November v. J. unter dem Vorsitze des rumänischen Delegirten J. de Balaceano und unter Theilnahme der Delegirten sämmtlicher in der Commission vertretenen Staaten statt. Nach der Vorstellung und Begrüssung des neuen Vertreters Russlands N. de Lodygenski, und nachdem dessen Vorgänger Romanenko für seine vieljährige Mitwirkung bei den Arbeiten der Commission Seitens des Präsidenten warme Anerkennung gezollt worden war, schritt man sofort zur Berathung der für die Session vorbereiteten Vorlagen.

Dem technischen Berichte, den wie alljährlich der ingénieur résidant Kühl über den Zustand des Stromes und die im Gegenstandsjahre ausgeführten Arbeiten erstattete, ist zu entnehmen, dass das 1892er Hochwasser nur eine mittlere Höhe erreichte, indem der Pegel von Tultscha als höchsten Wasserstand 8′ 11″ ober Null, und zwar in der Zeit vom 13. Juni bis 6. Juli. zeigte. Mit 15. Juli trat ein rasches Fallen des Wassers ein und am 17. September wurde das grösste Niederwasser, 1′ 4″ ober Null, am genannten Pegel gemessen. Einer geringen Zunahme folgte sodann abermaliges anhaltendes Niederwasser, daher auch die nothwendigen Arbeiten im Strome leicht ausgeführt werden konnten. Die nutzbare Tiefe der Einfahrt in die Sulinamündung betrug während des ganzen Jahres $20^1/_2$′, die Tiefe des Fahrwassers zwischen den in's Meer hinausgebauten Dämmen betrug, auf 0 reducirt, im März 20′ 10″, während sie von Mai bis October zwischen 21′ 3″ und 21′ 9″ schwankte. Ausserhalb dieser Dämme, in der

Linie der Leuchtthürme von Sulina und des Norddammes, wurden im März 20′ 10″, im Juli und September 20′ 6″, im October 21′ 3″ gemessen. Die im Winter 1891/92 am Norddamme verursachten Beschädigungen wurden im Juni und Juli ausgebessert und dieser Damm ausserdem an seiner Wurzel erheblich verstärkt. Im Sulina-Arme selbst wurden im Berichtsjahre nachstehende Tiefen gemessen: im März 20′, im April 20′ 3″, im Mai 19′ 9″, im Juni 19′, im Juli 18′ 9″, im August 17′ 9″, im September 17′ 3′ und im October 17′ 3″. Die geringste Tiefe war bei Batmich-Kavak zu verzeichnen, überschritt jedoch nicht den Tiefwasserstand des Jahres 1891. Die Strombauten befinden sich sämmtlich in gutem Zustande, die Uferverkleidungen in der 45., der 43., dann zwischen der 40. und 41., der 39. und 40. Meile, welche im Vorjahre nicht vollendet werden konnten, wurden beendet, und neue derartige Arbeiten in der 44., 40. und 37., sowie zwischen der 40. und 41. Meile in Angriff genommen, sowie auch beendet. Die Bauten am grossen Durchstiche zwischen der 8. und 18. Meile nehmen einen raschen Fortgang. Am 19. Juli 1892 war bereits die Hälfte des gesammten auszuhebenden Erdmaterials bewältigt. Am 28. October betrug die Gesammtmenge der Baggerung des Jahres 1892 1,318.393 m³, die Gesammtbaggerung seit Beginn der Arbeiten 3,152.608 m³. Die Verkleidung des Schutzdammes am rechten Ufer schreitet im gleichen Masse wie die Baggerung vor. Ebenso wurden auch die Anbindpflöcke bis zum oberen Ende des Durchstiches gesetzt. Auch einzelne der projectirten Spornbauten wurden hergestellt. Im gegenwärtigen Flussbette wurde, da sich auch bei Niederwasser sehr günstige Tiefenverhältnisse zeigten, gar nicht gebaggert, dagegen wurden daselbst 43 neue Anbindpflöcke, und zwar 7 in der 18. Meile, 4 zwischen der 7. und 8. Meile, dann 32 zwischen der 4. und 5. Meile neu gesetzt, die schon vorhandenen aber, wo dies nothwendig schien, ausgewechselt.

Die Finanzlage der Commission betreffend, so waren bis Ende October an Schiffahrtstaxen 1,518.774 Francs 55 Centimes, sonach gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres um 217.852 Frcs. 11 Cts. = 12·5 pCt. weniger, eingegangen. Im Ganzen betrugen bis zu dem genannten Zeitabschnitte die Einnahmen der Commission 2,534.567 Frcs. 36 Cts., darunter an Schiffahrtstaxen 1,518.774 Frcs. 55 Cts., an Lootsen-Vermessungs- und Spitaltaxen 5494 Frcs. 50 Cts., an Zinsen, fälligen Coupons, Münz- und Cursgewinn 81.871 Frcs. 30 Cts., an Vortrag aus dem Vorjahre 928.427 Frcs. 1 Cts.; die Ausgaben dagegen 1,629.841 Frcs. 95 Cts., daher sich ein Ueberschuss von 904.725 Frcs. 41 Cts. ergab, wovon 433.229 Frcs. 54 Cts. provisorisch in Effecten angelegt und 175.309 Frcs. 7 Cts. bei verschiedenen Banquiers erlegt waren, während sich 186.585 Frcs. 90 Cts. in der Casse zu Sulina und 109.600 Frcs. 90 Cts. in der Casse zu Galatz befanden. Die Commission schritt nach Kenntnissnahme dieser Daten zur Feststellung des Voranschlages für das Jahr 1893 und normirte die Einnahmen mit 2,561.000 Frcs., die Ausgaben mit 2,073.770 Frcs., was einen Ueberschuss von 487.230 Francs ergeben würde. Im Einzelnen wurden veranschlagt: die eigentlichen Verwaltungskosten mit 872.126 Frcs., darunter 119.220 Frcs. für die Centralverwaltung, 96.894 Frcs. für die Schiffahrtsinspection, 290.429 Frcs. für den Flusslootsendienst, 80.660 Frcs. für das Hafencapitanat in Sulina, 45.749 Frcs. für das Seeleuchtenwesen, 156.460 Frcs. für den Lootsendienst an der Mündung, 35.220 Frcs. für die Schiffahrtscasse, 48.294 Frcs. für das Marinespital, das Erforderniss des technischen Dienstes mit 435.208 Frcs., darunter 99.497 Frcs. für das Personale, 11.250 Frcs. für Aufnahmen, 100.000 Frcs. für die Erhaltung der Dämme an der Mündung, 10.000 Frcs. für die Erhaltung der Uferverkleidung im Hafen von Sulina, 100.000 Frcs. für die Erhaltung der Arbeiten im Flusse, 51.000 Frcs. für Baggerungen, 63.461 Frcs. für sonstige Auslagen; die verschiedenen Auslagen und nebensächlichen Erfordernisse mit 66.436 Frcs.; das besondere Erforderniss des Jahres 1893 mit 700.000 Frcs., darunter der Aufwand für die Weiterführung des Durchstiches zwischen der 8. und 18. Meile mit 600.000 Frcs., der Betrag für unvorhergesehene Auslagen mit 100.000 Frcs. In der Bedeckung wurden die Einnahmen an Schiffahrtstaxen mit 1,633.000 Frcs., die Lootsen-Spitalstaxen u. dgl. mit 8000 Frcs., die Eingänge an Zinsen und fälligen Coupons mit 70.000 Frcs. angenommen, wozu noch der Vortrag aus dem Jahre 1891 und den Vorjahren mit 850.000 Frcs. zu rechnen ist.

Eine Reihe von Seeversicherungs-Gesellschaften hatte der Commission eine Denkschrift über den Rettungsdienst an der unteren Donau überreicht, worin unter Hinweis auf die Verhältnisse im Suezcanale die Bitte gestellt wurde, die Flottmachung gestrandeter Fahrzeuge auf Kosten der Commission besorgen zu lassen. Die Entscheidung hierüber wurde der nächsten Frühjahrssession vorbehalten, dagegen beschloss die Commission über Vortrag des ingénieur résidant und Antrag des italienischen Delegirten, dass vom Schiffahrtsbeginn 1893 an alle Schiffe von mehr als 800 Registertonnen, wenn sie in den Sulinaarm einlaufen wollen, mit einem Reservesteuer ausgestattet sein müssen, sowie dass die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit dieser Schiffe im Sulinaarm 8 Knoten = 14·3 km in der Stunde zu betragen habe.

Die Thatsache, dass ein in der Commission nicht vertretener Staat um Erfolgung der Sitzungsprotokolle derselben ansuchte, führte zu dem Beschlusse, dass fortan nur über Ermächtigung der Commission Abschriften oder Abdrücke der Acten und Pläne derselben und nur an solche Personen ausgefolgt werden dürfen, welche ein berechtigtes Interesse an der Kenntniss des Inhaltes dieser Urkunden nachweisen können. Auch wird fortan für die Verabfolgung solcher Abschriften, bezw. Abdrücke und Copien eine Gebühr eingehoben werden, welche bei Schriftstücken bis zu 10 Blättern 4 Frcs. per Blatt, bei solchen bis zu 20 Blättern 3 Frcs. per Blatt und bei noch umfangreicheren 2 Frcs. per Blatt, das Blatt auf beiden Seiten mit 25 Linien zu 12 Silben beschrieben, berechnet wird. Für die Anfertigung von Copien der Pläne und Aufnahmen wird die Gebühr nach der dazu nöthigen Arbeitszeit, und zwar mit 20 Frcs. für je 3 Stunden Arbeit, berechnet. Von diesen bei Ausfolgung der Abschriften, bezw. Copien einzuhebenden Gebühren fallen 40 pCt. der Commission zu, während 60 pCt. am Schlusse eines jeden Vierteljahres zu gleichen Theilen an die Beamten des Bureaus erfolgt werden, welches die Anfertigung der Abschriften, bezw. Copien besorgte.

Die von der Commission in früheren Stellen vorgenommene Kreirung eines Gehilfen des Schiffahrts-Inspectors und Besetzung dieser Stelle mit dem österreichischen Staatsangehörigen Paravich liess es nothwendig erscheinen, auch eine Instruction für diesen Functionär festzustellen. Demselben, welcher stets ein ge-

lernter und erprobter, des Englischen gut kundiger Seemann sein muss, obliegt:

1. die Aufnahme des Thatbestandes bei Strandungen und anderen Unfällen im Strombette;

2. die Leitung des Flusslootsendienstes;

3. die Vertretung des Schiffahrts-Inspectors in dessen Abwesenheit.

Unter dem Siegel des Schiffahrts-Inspectors verkehrt der Inspectorsgehilfe unmittelbar mit der Commission.

Ein diese Bestimmungen enthaltender Passus wurde demnach an geeigneter Stelle in die Specialinstruction für den Schiffahrts-Inspector eingeschaltet.

Eine andere, die Commission schon seit längerer Zeit beschäftigende und auch auf die Tagesordnung der Herbstsession gestellte Frage war die Reorganisirung des Flusslootsendienstes. Bisher waren die besser dotirten Lootsenstellen ausschliesslich den Dampfschifflootsen vorbehalten, selbst den verdientesten langjährigen Segelschifflootsen aber die Möglichkeit in die höhere Gehaltskategorie vorzurücken benommen. Fortan wird das Flusslootsencorps ausser dem Lootsenchef zu Galatz, dem Lootsensouschef zu Sulina und den Agenten in den Bureaux des Lootsenchef zu Galatz, Braila und Tultscha zwar noch immer in zwei Kategorien, die Dampfschifflootsen 38 an der Zahl und die Segelschifflootsen 30 an der Zahl und jede Kategorie in zwei Classen zerfallen, allein die Gehalte werden sich nicht mehr nach der Kategorie, sondern ausschliesslich nach der Classe richten, in den beiden Classen der Dampfschiff- wie in jener der Segelschifflootsen gleich hoch sein. Zu diesen Lootsen kommen noch 12 Lootseneleven, von welchen 7 im Dampfschiff- und 5 im Segelschiff-Lootsendienst zu verwenden sind, wogegen die bisherige abwechselnde Verwendung der Eleven in den beiden Dienstzweigen zu entfallen hat. In diesem Sinne wurde denn auch Art. 84 des Reglements für die Schiffahrt und Polizei an den Mündungen der Donau, sowie § 9 der Instruction für den Schiffahrts-Inspector geändert.

Eine weitere Neuerung im Lootsendienste ist, dass fortan alle im ausübenden Dienste stehenden Lootsen eine Armbinde in den Farben der Commission zu tragen haben.

Das Handbuch, welches die Suezcanal-Gesellschaft für den Dienstgebrauch ihrer Lootsen herauszugeben beabsichtigt, ist noch nicht ganz fertiggestellt, weshalb auch die Europäische Donau-Commission die Entscheidung über die Herausgabe eines ähnlichen Dienstbuches für den Gebrauch ihrer Lootsen verschob.

Die Massregeln gegen die Cholera an der unteren Donau betreffend, so constatirte die Commission die Kenntnissnahme der verschiedenen Mittheilungen, welche ihr diesbezüglich von der rumänischen Regierung gemacht worden waren, und ging sodann zur weiteren Tagesordnung über.

Das Schiffsvermessungswesen anlangend, so lag ein Bericht des ersten Vermessungsbeamten der Commission vor, worin der dermalige Vorgang bei der (facultativen) Vermessung der Schleppschiffe dargestellt und der Antrag gestellt wurde, die hiebei eingehenden Gebühren unter die die betreffende Vermessung vornehmenden Beamten zu vertheilen. Der Vertreter Italiens nahm sich der Sache an und schlug vor, den betheiligten Organen der Commission für diese in privatem Interesse vorzunehmende Arbeit, welche ausserdem die Kleider vielfach abnütze, 90 pCt. der eingehenden Gebühren zuzuwenden, was von der Commission angenommen wurde.

Ebenso wurden die Anträge des ersten Vermessungsbeamten auf Abänderung, bezw. Aufhebung einzelner Bestimmungen des Reglements für das beim Hafencapitanat in Sulina bestehende Vermessungsbureau angenommen.

Von internen Dienstangelegenheiten beschäftigte die Commission insbesondere die über Anregung der Vertreter Deutschlands und Frankreichs aufgeworfene Frage der näheren Bestimmung des Termines für die alljährliche Frühjahrs- und Herbstsession. Es wurde beschlossen, fortan die Frühjahrssession stets in den ersten Wochen des Monates Mai, die Herbstsession aber in den letzten Octoberwochen abzuhalten, und Artikel 4 des inneren Reglements der Commission in diesem Sinne abgeändert.

Ausserdem wurde eine Reihe von Personalverfügungen, Ernennungen, Gehaltserhöhungen, Pensionirungen, Entlassungen u. dgl., beschlossen, und sodann nach vollständiger Erschöpfung der Tagesordnung die Session am 26. November geschlossen.

Die Reform der nautischen Unterrichtsanstalten in Italien.

Laut der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens“ werden die nautischen Unterrichtsanstalten Italiens mit dem Beginne des Schuljahres 1893/94 einer Reorganisation unterworfen. Vor 1892 erfolgte die letzte Reform in Italien nur um wenige Jahre früher als in Oesterreich-Ungarn, nämlich im Jahre 1873/74 (bei uns 1879), und waren die bis heute giltigen Normen und Lehrpläne ungefähr dieselben wie bei uns. Dass die damalige Reform sich nicht lange halten werde können, erkannte der Fachmann beim ersten Blicke, denn die Lehrpläne standen erstens in keinem Verhältnisse zur verfügbaren Zeit und zu den Vorkenntnissen der Schüler, zweitens wiesen sie derartige didaktische und pädagogische Fehler auf, dass es geradezu unbegreiflich erscheint, wie sie überhaupt angenommen werden konnten. Andererseits haben aber auch die nautische Wissenschaft und die nautische Technik in den letzten Jahren gewaltige Fortschritte gemacht, die nicht länger unberücksichtigt bleiben konnten. Die kleinen Segelschiffe verschwinden immer mehr; dafür vermehrt sich die Anzahl der Segelschiffe grössten Tonnengehaltes und der Dampfer, die tüchtige Capitäne erfordern, schon wegen der grösseren Reisen, die sie unternehmen. Aber auch im Concurrenzkampfe der einzelnen Nationen wird gewiss derjenige den Sieg davontragen, der über ein theoretisch und praktisch besser geschultes Material zu Schiffsführern verfügt. Solche Erwägungen haben nun das italienische Unterrichtsministerium veranlasst, eine aus Schul- und Fachmännern zusammengesetzte Commission mit der Ausarbeitung neuer Statuten und Lehrpläne zu beauftragen. Den Vorsitz führte Senator Boccards, Rector der höheren nautischen Schule zu Genua.

Den neuen Statuten zufolge können an den nautischen Anstalten des Königreiches nur mehr Schüler aufgenommen werden, die eine Scuola Tecnica, d. i. eine dreiclassige Unterrealschule mit gutem Erfolge absolvirt haben oder aber in der Lage sind, eine Prüfung aus allen Gegenständen abzulegen, die an einer solchen Anstalt gelehrt werden. Eventuell wird, wo am Sitze einer nautischen Schule keine Scuola Tecnica besteht, ein zweijähriger Vorbereitungscurs gegründet.

Eine vollständige nautische Anstalt wird in Hinkunft aus drei Sectionen bestehen, nämlich für Schiffahrt,

Schiffbau und Maschinendienst. Je nach den localen Verhältnissen werden die nautischen Unterrichtsanstalten eine oder zwei dieser Sectionen oder alle drei enthalten. Jede Section besteht aus drei Jahrgängen. Einige Gegenstände werden den Schülern aller Sectionen gemeinschaftlich gelehrt.

In der Schiffahrtssection kommen folgende Gegenstände zur Behandlung*): Italienische Sprache und Geschichte I 6, II $4^1/_2$, III $4^1/_2$; französische oder englische Sprache I 3, II 3, III 2; Algebra und Geometrie I 9 im ersten Semester; ebene und sphärische Trigonometrie I $4^1/_2$ im zweiten Semester; Physik I 6, Schiffsnomenclatur, Takelungswesen und Seemanöver I 6, II $4^1/_2$; geodätische Nautik und Schiffsmagnetismus II $4^1/_2$, III 3; nautische Astronomie II 3, III $4^1/_2$; Dampfmaschinenlehre III 3; Meteorologie und Ozeanographie III 3; Handelsgeographie II 3, III 2; Seerecht II $4^1/_2$; Bordbuchführung III 3 im ersten Semester.

In Bezug auf die allgemeine Bildung muss hier ausdrücklich erwähnt werden, dass die Geschichte zusammen mit der Unterrichtssprache behandelt wird, wodurch offenbar für den einen oder für den anderen Gegenstand ein Schaden entstehen dürfte. Zu bemerken ist auch, dass die Naturgeschichte ganz unberücksichtigt geblieben ist.

Fachlich ist der Physik zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt worden. Dagegen bekommen die italienischen Anstalten dadurch gegenüber unseren ein bedeutendes Uebergewicht, dass man in Italien künftighin die Nautik erst nach Erledigung der gesammten Elementar-Mathematik in Angriff nimmt. In Oesterreich-Ungarn kommen in der zweiten Classe gleichzeitig zur Behandlung: die Algebra von den Potenz- und Wurzelgrössen bis zu den Progressionen, diese inbegriffen, die Stereometrie, die ebene Trigonometrie, die gesammte Rundschiffahrt (mit Ausschluss der orthodromischen) und die Astronomie bis einschliesslich der Höhencorrectionen.

Im Schiffbaucurs werden die folgenden Gegenstände gelehrt werden: Italienische Sprache, Geschichte, Französisch oder Englisch, Elementar-Mathematik, wie im Schiffahrtscurs; darstellende Geometrie I 3, II 3; Physik I 6; Mechanik II 3; Dampfmaschinenlehre II 3; Schiffbau I 3, II $4^1/_2$, III $4^1/_2$; Schiffbauzeichnen I 6, II 8, III 8; Theorie des Schiffes II $4^1/_2$, III $4^1/_2$; Handelsrecht und Gesetze II 2.

Der Lehrplan für den Schiffbaucurs kommt uns nicht ganz entsprechend vor, weil man denn doch die Theorie des Schiffes heutzutage ohne Hilfe der höheren Mathematik weder lehren noch lernen kann. Dieser Gegenstand kommt jedoch im Lehrplane nicht vor.

Im Maschinistencurs endlich werden nachstehende Gegenstände behandelt werden: Italienische Sprache und Geschichte, Elementar-Mathematik, wie im Schiffahrtscurs; darstellende Geometrie I 3; Physik I 6, II $4^1/_2$; Mechanik II 3; Dampfmaschinenlehre II 9, III $4^1/_2$; Materialienkunde II 3; Maschinenzeichnen II 6; III 6; praktische Arbeiten in den Werkstätten nach Bedarf.

*) Die römischen Zahlen bedeuten den Jahrgang, die arabischen die wöchentliche Stundenzahl.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von Opočno über Dobruška nach Kwasnei. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 26. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich des von dem Fürsten Josef zu Colloredo-Maunsfeld durch Josef Freyn, fürstlichen Baurath in Smichow, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Opočno der Linie Chotzen—Halbstadt der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Dobruška nach der Station Kwasnei-Solnitz der Localbahn Castalowitz-Reichenau-Kwasnei im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten, bei welcher Amtshandlung insbesondere darauf Bedacht zu nehmen sein wird, dass die Stationen im Zuge der projectirten Bahnlinie derart situirt werden, dass hieraus der seinerzeitigen Anlage von Abzweigungen keinerlei Schwierigkeiten erwachsen, und werden auch die Modalitäten der Einmündung in die Stationen Opočno und Solnitz klarzustellen sein. [H.-M.-Z. 34.049.]

Projectirte normalspurige Localbahn von Chrasterhof über Všelis nach Mšeno. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund der in der Zeit vom 12. bis 13. Mai durchgeführten Trassenrevision rücksichtlich der von der k. k. priv. österr. Länderbank in Wien projectirten normalspurigen Localbahn von der Haltestestelle Chrasterhof der Böhmischen Nordbahn über Všelis nach Mšeno hat das k. k. Handelsministerium das Ergebniss dieser commissionellen Verhandlung zustimmend zur Kenntniss genommen und die Commissionsanträge gutgeheissen. Hinsichtlich der Trassenführung von Všelis in der Richtung gegen Mšeno wurde die Vornahme neuer Studien angeordnet, wobei insbesondere darauf Rücksicht zu nehmen sein wird, dass auch für die auf dem westlich von der bisherigen Projectslinie gelegenen Plateau, zwischen Všelis und Mšeno, situirten Gemeinden eine zur raschen und billigen Beförderung ihrer landwirthschaftlichen Producte geeignete Bahnlinie geschaffen werde. [19. August, Z. 33.574.]

Projectirte normalspurige Localbahn von der Station Neuhof der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger über Scheidenradisch nach Weseritz. (Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision und Stationscommission hinsichtlich des Projectes Seiner Durchlaucht Carl Fürsten zu Löwenstein-Wertheim-Rosenberg und Consorten für eine normalspurige Localbahn von der Station Neuhof der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger über Scheidenradisch nach Weseritsch für den 18. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [G.-I.-Z. 17.874.]

Localbahn Reichenau a/K.—Solnitz. (Errichtung einer 12 m langen Brücke in km 8·580: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Reichenau a/K. hat die politische Begehung in Betreff des von der Bauleitung obgenannter Localbahn vorgelegten Projectes für die Errichtung einer 12 m langen Brücke in km 8·580 für den 19. September anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die genannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 18.242.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: (Personen-Haltestelle zwischen den Stationen Prerau und Rzikowitz, beim Wächterhause Nr. 121: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Errichtung einer Personen-Haltestelle zwischen den Stationen Prerau und Rzikowitz, beim Wächterhause Nr. 121, km 179·8 der Linie Wien—Krakau für den 19. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 18.092.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Chlumetz—Parschnitz: Vergrösserung der Station Neubydžow.) Die Station Neubydžow wird mit Rücksicht auf den zunehmenden Güterverkehr vergrössert. [30. August, Z. 39.630.]

— (Versicherung des Elbeufers.) Das Project für die Versicherung des Elbeufers in der Strecke km 105·2/5, zwischen den Stationen Pelsdorf und Arnau wurde zur Ausführung bewilligt. [31. August, 45.966.]

— (Linie Pardubitz—Liebau: Kohlenschuppen-Aufstellung in Pardubitz.) In der Station Pardubitz wird für Zwecke der Firma E. J. Weinmann in Aussig ein offener Kohlenschuppen sammt Brückenwaage und Schreibstube aufgestellt. [29. August, Z. 42.739.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Königgrätz—Liebau: Umänderung eines Handschrankens in einen Zugschranken.) Für die Umänderung des Handschrankens in km 32.302 der Strecke Predmeřitz-Smiřitz in einen von km 32·168 aus zu bedienenden und mit automatischem Läutewerke zu versehenden Zugschranken wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt. [28. August, Z. 45.229.]

— (Linie Josefstadt—Liebau: Signalhütte in der Station Parschnitz.) In der Station Parschnitz wird zum Schutze gegen die Unbilden der Witterung für den Stationsaufseher eine Signalhütte errichtet. [31. August, Z. 40.504]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) Am 2. und 6. Mai haben im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 technisch-polizeiliche Prüfungen zweier Eilzugs-Locomotiven mit Schlepptendern für die Linien der Südbahn-Gesellschaft stattgefunden. Diese Locomotiven besitzen die Inventarsnummern 378 und 379, Serie II/c, und wurden in der Locomotivfabriks-Actiengesellschaft in Floridsdorf gebaut und sind mit der Fabricationsnummer 859 bezw. 860 versehen. Die Kessel dieser Locomotiven wurden laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen und haben dieselbe anstandslos bestanden. Beide Maschinen sind gleichartig nach den vom Handelsministerium mit Erlass vom 17. December 1887, Z. 46.793, genehmigten Typenplänen gebaut. Dieselben besitzen vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche in eigenem drehbaren Truckgestelle vorne unter der Ranchkammer liegen. Die dritte und vierte Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben aussen horizontale liegende Cylinder, aussenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend und die Umsteuerung geschieht mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Die Kessel sind mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und sind die Locomotiven noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, einfachem Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Fangsieb, nicht automatische Vacuumbremse auf die dritte und vierte Achse, sowie auf die Tenderachsen wirkend, ferner je eine Tender-Spindelbremse, Vorrichtung zur Bethätigung der Vacuumbremse vom Zuge aus, Ricourt'sche Luftsaugeventile, Feuerspritzansatz am linken Injector, dann Dampfheizvorrichtung und Geschwindigkeitsmesser von Haushälter. Die Spurweite ist normal und beträgt das Totalgewicht jeder dieser Maschinen im ausgerüsteten Zustande je 47 t und die concessionirte Dampfspannung derselben $12^1/_2$ Atmosphären. Die Probefahrt der mit Inventarsnummer 378 bezeichneten Maschine fand auf der 33·8 km langen Strecke von Wiener-Neustadt bis Payerbach der Südbahn-Gesellschaft und jene der mit Inventarsnummer 379 versehenen Maschine auf der 14·4 km langen Strecke Wiener-Neustadt—Neunkirchen statt und wurde bei der ersteren eine maximale Geschwindigkeit von 108 km und bei der zweiten Maschine von 100 km per Stunde, sowie eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 68 bezw. 78 km per Stunde erreicht. Da beide Probefahrten in jeder Beziehung zur vollsten Zufriedenheit verliefen, obwaltete kein Anstand, die vorbeschriebenen Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft zu übergeben. [Z. 46.968.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Dauer der den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen seinerzeit ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gelangte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien auf weiterhin erstreckt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 25. August 1893, Z. 59.732,
   a) die seinerzeit mit Erlass vom 3. August 1892, Z. 50.292/III, dem Grossgrundbesitzer Baron Aladár Vay ertheilte Vorconcession für eine von der Endstation Dobsina (Dobsch) der Flügelbahn Bánréve-Dobsina der Linie Fülek—Miskolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und in deren Fortsetzung selbe über Sztraczena-Puszta-Polo in der Station Poprád-Felka der Linie Oderberg—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Poprád-Felka—Késmárk verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1892, Vorconcession Post 2);
   b) die dem Genannten seinerzeit mit Erlass vom 4. October 1892, Z. 63.985, ertheilte Vorconcession für eine von der zukünftigen Station Sztraczena-Puszta-Polo der Linie a) abzweigende, über Telgárd, Vereskö und Nándorhuta abzweigende, bis Pohorella führende normalspurige Flügelbahn der Linie a) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1892, Vorconcession Post 5), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 25. August 1893, Z. 59.732, die seinerzeit mit Erlass vom 19. August 1892, Z. 52.286, dem Fogaraser Advocaten Dr. Adolf Fehérváry und Julius Benedek ertheilte Vorconcession für eine von der Endstation Fogaras der Localbahn Kis-Kapus (Klein-Köpisch)—Nagy-Szeben (Hermannstadt)—Fogaras ausgehende und diese über Mundra, Sárkány, Voád, Oháb, Ó-Sinka, Uj-Sinka, Almásmezö und die Gemarkung der Gemeinde O-Tohán in der Endstation Zernest der von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen betriebenen Linie Brassó (Kronstadt)—Zernest der Háromszéker Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 101 ex 1892, Vorconcession Post 2), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Projectirter Bau einer von der Linie Budapest—Czinkota der Budapester Localbahn-Actiengesellschaft abzweigenden Flügelbahn. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlöködési közlöny" Nr. 107 nnd 108 vom 6. und 8. September verlautbart den Wortlaut der zufolge Erlass des kgl. ungarischen Handelsministers vom 29. August 1893, Zahl 61.967, dem Budapester Einwohner Ignaz Forkas ertheilten Concession zum Baue und Betriebe einer von der Station „Jozsef föherczeg-telep" (Erzherzog Josef-Colonie) der Linie Budapest—Czinkota der Budapester Localbahn-Actiengesellschaft abzweigenden, längs der Grenze der hauptstädtischen Gemarkung über Csömor bis Puszta-Szent-Mihály und von dort zurück über mehrere Strassenzüge des Extravillans bis zur Almássy-Colonie führenden schmalspurigen Strasseneisenbahn mit Pferdebetrieb.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Fahrgebühren-Ermässigung für Arbeiter-Transporte in Gruppen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf ihren sämmtlichen Linien Feldarbeiter, wenn dieselben in Gruppen von mindestens zehn Personen zusammen reisen und sich als solche mit einem Gemeindecertificat ausweisen, ferner sonstige Arbeiter (als Taglöhner etc.), wenn dieselben nach einer und derselben Bestimmungsstation zusammen reisen, mit Personen- und Omnibuszügen in der III. Classe mit halben Fahrkarten befördert werden. Behufs Inanspruchnahme der vorstehenden Begünstigung brauchen sich die Arbeiter nicht an Unternehmer oder Vermittler zu wenden, nachdem sie die Begünstigung ohneweiters in Anspruch nehmen können, wenn sie in den Stationen in genügender Anzahl erscheinen. Sollten die Arbeiter sich einzeln, resp. in kleineren Gruppen in den Stationen einfinden, so wird der Stationschef nach Möglichkeit selbst dafür sorgen, dass die behufs Inanspruchnahme der Begünstigung vorgeschriebene Anzahl von Arbeitern gesammelt wird.

Südbahn-Gesellschaft. (Zugsverkehr auf der Linie Szombathely—Köszeg [Steinamanger—Güns] während der Dauer der grossen Corpsmanöver.) Die Südbahn-Gesellschaft als Betriebführende der Localbahn Güns-Steinamanger wird während der Dauer der Manöver in der Umgebung von Güns (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 104) den Zugsverkehr auf dieser Localbahn bedeutend vermehren, indem in der Zeit vom 15. bis 22. September nebst den gewöhnlichen Zügen mit Personenbeförderung auch noch Personenzüge nach Erforderniss verkehren werden, so dass jede zweite Stunde ein Personenzug sowohl nach, als von Güns verkehren wird. Eine Beschränkung in diesem Zugsverkehr wird nur insoferne stattfinden, als dies durch die in dieser Strecke verkehrenden Separat-Hofzüge und sonstigen Separatzüge geboten ist und werden insbesondere am 16. September der Zug Nr. 1607 und 1608, am 17. September der Zug Nr. 1606 und am 22. September die Züge Nr. 1602 und 1603 unterbleiben.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im Juli.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juli beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 7 Entgleisnngen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 13 Entgleisungen und 12 Zusammenstösse in Stationen und 174 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 203 Personen verunglückt, sowie 63 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 116 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 7 getödtet und 10 verletzt, und zwar entfallen: 3 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin, je 1 Tödtung auf die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, sowie auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen zu Breslau, Bromberg und Magdeburg, 4 Verletzungen auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn, je 2 Verletzungen auf die grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen und den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, sowie je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen zu Elberfeld und Köln (linksrhein.). Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienste wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 21 getödtet und 136 verletzt, von Postbeamten 1 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 9 getödtet und 19 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 28 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34.468·20 km Betriebslänge und 1,005,903.067 geförderten Achskilometern) 196 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar Eisenbahn, den grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen und den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2529·34 km Betriebslänge und 32,272.757 geförderten Achskilometern) 13 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Breslau-Warschauer Eisenbahn, der Altdamm-Kolberger Eisenbahn und der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

— (Aachener und Burtscheider Pferdeeisenbahn.) Der Aachener und Burtscheider Pferdeeisenbahn-Gesellschaft zu Aachen ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für vollspurige Nebenbahnen von Lindern über Linnich nach Kirchberg und von Linnich über Baal nach Wassenberg ertheilt worden.

Preussen. (Stationsnamen-Aenderung.) Die an der Bahnstrecke Breslau—Liegnitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin gelegene Station Lissa hat die Bezeichnung „Deutsch-Lissa“ (abgekürzt „Dt. Lissa“) erhalten.

Sachsen. (Kohlenverkehr auf den unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen im II. Quartale.) Der Steinkohlenversandt von Zwickau, Lugau-Oelsnitz und Dresden hat im II. Quartale 1893 gegen die gleiche Periode des Vorjahres um 36.905 t oder 5·42 pCt. zugenommen. Von der Gesammtabfuhr per 717.428 t stammten 403.883 t aus dem Zwickauer, 236.920 t aus dem Lugau-Oelsnitzer und 76.625 t aus dem Dresdener Bezirke. Gegen das II. Quartal 1892 sind aus dem Zwickauer Bezirke 35.770 t = 9·72 pCt. und aus dem Lugau-Oelsnitzer Bezirke 5140 t = 2·22 pCt. mehr, dagegen aus dem Dresdener Bezirke 4005 t = 4·97 pCt. weniger abbefördert worden. Von dem Gesammtverkehr entfielen auf die einzelnen Monate: April 231.655 t, Mai 239.398 t und Juni 246.375 t. Der Braunkohlenversandt von Meuselwitz, Rositz etc. ist gegen das II. Quartal 1892 um 4410 t oder 1·74 pCt. gestiegen und wurden verfrachtet: 218.784 t in Meuselwitz, 31.079 t in Rositz, 5750 t in Altenburg und 1530 t in Rehmsdorf, zusammen sohin 257.143 t. Der Braunkohlenverkehr aus Böhmen ergab eine Transportmenge von 723.235 t und hat gegen das II. Quartal 1892 um 12.076 t oder 1·70 pCt. zugenommen. Der Steinkohlenverkehr aus Schlesien belief sich auf 73.094 t, d. s. um 7498 t oder 11·43 pCt. mehr als im II. Quartal 1892.

Schweiz. (Umrechnung der österr. Gulden- in Frankenwährung.) Das Werthverhältniss der österr. Gulden- zur Frankenwährung ist für die österr.-schweizerischen Grenzstationen ab 1. September bis auf Weiteres mit 1 Gulden = 2·0099 Franken festgesetzt worden.

— (Haltestelle Orange.) Die provisorische Haltestelle Orange der Regionalbahn Tramelan-Tavannes ist in eine definitive umgewandelt worden. Die Fahrpreise bleiben dieselben wie bisher und werden die Fahrkarten bei Fahrten ab der Haltestelle im Zuge ausgegeben.

— (Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen.) Das von den eidgenössischen Räthen am 29. März erlassene und am 12. April publicirte Bundesgesetz, betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen, tritt mit 1. Jänner 1894 in Kraft.

— (Temporärer Exporttarif für frisches Obst.) Für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen, unverpackt oder in Säcken verpackt, in Wagenladungen von 10.000 kg pro verwendeten zweiachsigen Wagen, ist mit 15. September ein bis 31. December 1893 giltiger temporärer Exporttarif in Kraft getreten. Derselbe ist giltig für Sendungen ab den Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger Bahn und der Linie Wald—Rüti), der Tössthalbahn, der Schweizer. Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn und der Linie Koblenz—Stein), der Sihlthalbahn, der Schweizer. Südostbahn, der Gotthardbahn (ausgenommen die Stationen südlich von Amsteg), der Schweizer. Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn und der Linie Wohlen—Bremgarten), der Schweizer. Seethalbahn, der Langenthal-Huttwillbahn, der Emmenthalbahn, der Thunerseebahn, der Bödelibahn, der Jura-Simplonbahn (ausgenommen der Brünnigbahn, der Bulle-Romontbahn und der Regionalbahn des Traversthales) und der Neuenburger Jurabahn nach Buchs transit, St. Margarethen transit, Rorschach transit, Romanshorn transit, Konstanz transit, Singen transit, Schaffhausen transit, Waldshut transit, Basel S. C. B. und badische Bahn transit, Delle transit, Locle transit, Verrières transit, Vallorbes transit, Genf transit und Bouveret transit mit der Bestimmung nach dem Auslande.

— (Gütermanipulation an Sonntagen.) In Anwendung des Art. 6 des Arbeitsgesetzes vom 27. Juni 1890 hat der Bundesrath dem Schweizerischen Eisenbahnverbande gestattet: die Entladung von Obst, Wein, Kartoffeln und anderen landwirthschaftlichen Erzeugnissen in der Zeit vom 10. September bis Ende October 1893 auch an Sonntag Vormittagen, den 17. September (Bettag) ausgenommen. Die Ausführung eines facultativen Güterzuges in jeder Richtung an eben denselben Sonntagen im Falle des Bedürfnisses für die Abfuhr der mit Obst, Wein, Kartoffeln und anderen landwirthschaftlichen Erzeugnissen beladenen Wagen und für Zufuhr von Leermaterial. Hiebei wurde vorausgesetzt, dass die den Eisenbahnbediensteten gesetzlich zugesicherten Freisonntage keine Schmälerung erfahren. Ferner hat der Bundesrath über ein diesbezügliches Gesuch der Jura-Simplonbahn beschlossen: An den Sonntagen im September und October 1893 (den 17. September ausgenommen) dürfen auf den Linien Brieg—Genf, Lausanne—Biel, Lausanne—Bern, Yverdon—Payerne—Lyss und Biel—Bern leere Wagen, sowie Wagenladungen von Trauben, Most und neuem Wein in gewöhnlicher Fracht befördert werden, zu welchem Zwecke die Führung eines Güterzuges in beiden Richtungen auf den angegebenen Linien gestattet wird. An den gleichen Sonntagen dürfen in den an den genannten Linien liegenden Stationen je Vormittags Sendungen von Trauben, Most und neuem Wein ausgeladen werden; hiebei ist vorausgesetzt, dass in Folge dieser Ausnahmsverfügungen die gesetzlichen Freisonntage des Personales nicht geschmälert werden. Die Beförderung von gewöhnlichen Gütern mit den Personenzügen, sowie die Annahme und Auslieferung von gewöhnlichen Gütern an den Sonntagen bleiben untersagt.

Italien. (Eisenbahn Turin-Cirié-Lanzo.) Die Betriebseinnahme betrug 1892 531.468 L., die sonstigen Einnahmen 23.344 L., der verfügbare Reinertrag 20.524 L. Jede Actie II. Emission erhält 2 pCt. und jede I. Emission 2·5 pCt.

— (Bielleser Eisenbahnen.) In der Generalversammlung der Actionäre wurde festgestellt, dass die gesammte Bruttoeinnahme für 1892 im Betrage von 639.422 L. gegen das Vorjahr um 9997 L. zurückgeblieben ist, und dass der Betriebsüberschuss sich auf 281.817 L. belief. Dieser gestattete die Vertheilung von 26 L. an jede der gewöhnlichen und von 3·50 L. an jede der auszulosenden Stammactien zu je 450 L. Auf neue Rechnung wurden 30.952 L. vorgetragen.

Niederlande. (Eröffnung der Localbahn Sauwerd-Roodeschool.) Am 16. August ist die von der Groninger Local-Eisenbahn-Gesellschaft erbaute und in der Station Sauwerd an die von der Niederländischen Staatseisen-

bahn-Gesellschaft betriebene Staatsbahn von Groningen nach Delfzijl anschliessende, 26.888 km lange Localbahn Sauwerd-Roodeschool, welche von der Staatseisenbahn-Gesellschaft betrieben wird, mit den folgenden Stationen und Entfernungen ab Sauwerd dem öffentlichen Verkehre übergeben worden: Winsum 4·600 km, Baflo 8·094 km, Warfum 12·849 km, Usquert 16·039 km, Uithuizen 22·699 km, Uithuizermeeden 23·829 km und Roodeschool 26·888 km. Die Stationen sind sämmtlich für den Personen- und Güterverkehr eingerichtet; feste Rampen sind nicht vorhanden. Das Auf- nnd Abladen von Pferden und Vieh kann nur in Wagen mit Seitenverladung erfolgen, das Auf- und Abladen von Schafen und Schweinen in Wagen mit doppelten Boden jedoch nicht stattfinden. Fahrzeuge sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Amerika. (Internationale Eisenbahn.) Die Commission für die Vorarbeiten zu einer internationalen Eisenbahnverbindung ist nunmehr im Begriffe, die von ihr in den letzten zwei Jahren durchgeführten Arbeiten zum Abschlusse zu bringen. Die nach Centralamerika und Südamerika entsendeten Ingenieure sind bereits in die Vereinigten Staaten zurückgekehrt und arbeiten dieselben derzeit an der Fertigstellung ihrer Berichte und Pläne. Die Feldaufnahmen wurden von drei Ingenieur-Abtheilungen durchgeführt, von welchen eine in Centralamerika und zwei in Südamerika exponirt waren. Die erstere Abtheilung, welche im Juli d. J. ihre Arbeiten am Felde beendet hatte, studirte eine Bahnlinie von der Südgrenze Mexicos durch die Staaten Guatemala, San Salvador, Honduras, Nicaragua und Costa Rica bis zum Savagrefluss. Die zweite Ingenieur-Abtheilung, welche im Juni d. J. nach den Vereinigten Staaten zurückkehrte, beschäftigte sich mit den Aufnahmen für eine Bahnlinie von Quieto in Ecuador durch die Anden nach Cartagena am caraibischen Meere, dann für eine Bahnlinie vom Savagreflusse durch die Landenge von Panama bis nach Antioquia in Columbia, woselbst sie an die nach Cartagena führende Bahn anschliesst. Die dritte Ingenieur-Abtheilung hatte die Aufgabe, eine Bahnlinie von Quieto in Ecuador nach Cuzco in Peru zu studiren. Die Arbeiten dieser dritten Abtheilung sind am weitesten fortgeschritten. Die Pläne sind nahezu fertiggestellt und die bezüglichen Berichte in Aufstellung begriffen. Der Zweck aller von der Commission durchgeführten Arbeiten erscheint hiemit abgeschlossen, da blos beabsichtigt wurde, über die Möglichkeit und die Art der Trassenführung einer von den Vereinigten Staaten nach Südamerika zu erbauenden Eisenbahn näheren Einblick zu gewinnen. Die Länge der studirten Bahnlinien beträgt im Ganzen 4500 engl. Meilen. Man hofft, im Laufe des Winters diese Arbeiten gänzlich beendigen zu können.

[„Railway News."]

Schiffahrt.

Europäische Donau-Commission. (Programm der Herbstsession 1893.) Auf die Tagesordnung der diesjährigen Herbstsession der Europäischen Donau-Commission, deren Beginn für den 18. October angesetzt wurde, sind nachstehende Berathungsgegenstände gesetzt worden:

1. Vereinigung der verschiedenen Pensionscassen zu einem einzigen Fonde, dem auch die zu Versorgungszwecken erfolgenden Gehaltsabzüge aller Beamten ohne Unterschied zufliessen sollen;
2. Nachträgliche Auszahlung der zurückbehaltenen Gehaltsquoten vom Dienste suspendirter Lootsen; das Executivcomité beantragt diesbezüglich volle Ausbezahlung bei freisprechendem Erkenntnisse, Ausfolgung des nach Abzug der Geldstrafe erübrigenden Restes bei Verurtheilung zu einer Geldstrafe, gänzlicher Verfall bei Verurtheilung zu einer anderen als einer Geldstrafe;
3. Aenderung des dritten Absatzes des § 151 des Schiffahrts- und Polizei-Reglements für die unterste Donau;
4. Herstellung einer telephonischen Verbindung zwischen den Bureaus des Lootsenchefs in Galatz und seines Agenten in Braila;
5. Holzbezugsrecht der Bediensteten der Commission;
6. Ernennungen, Vorrückungen, Veränderungen, Bestätigung von Interimsverfügungen im Beamtenkörper, Quadriennalzulagen;
7. Dienstbuch der Lootsen und Lootsen-Eleven;
8. Ernennungen, Vorrückungen, Veränderungen und sonstige Personalien im Lootsen- und Lootsen-Eleven-Corps;
9. Bericht der Ingenieure, neue Anträge des ingénieur consultant, Vollendung der Arbeiten am grossen Durchstiche zwischen der 8. und 18. Meile;
10. Darstellung der finanziellen Lage, Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben für das Jahr 1894.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Thisbe" von Kobe.) Dieser Dampfer von 1789 Tonnen Gehalt ist am 2. August nach 63tägiger Fahrt mit 18 Passagieren und 1723 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Kobe 11.520 kg Curiositäten, 250.000 kg Reis; aus Shanghai 55.329 kg Häute (hievon 3900 kg für Venedig); aus Hongkong 3000 kg Curiositäten, 9500 kg Quassia, 6000 kg Sternanis, 15.138 kg Thee; aus Penang 840 kg Pfeffer, 40 kg Thee; aus Singapore 396.710 kg Pfeffer (hievon 34.104 kg für Ancona und 94.951 kg für Venedig), 15.960 kg Rohre, 6000 kg Häute, 1500 kg Conserven, 20.300 kg Zinn, 38.778 kg Kaffee; aus Madras 60 kg Kaffee, 2850 kg Indigo, 264.550 kg Baumwolle; aus Calcutta 152.250 kg Ricinussamen, 12.672 kg Tamarinde, 198.638 kg Häute (hievon 35.931 kg für Venedig und 2335 kg für Ancona), 3502 kg Schellak, 43.645 kg Leinwand, 11.165 kg Ingwer. 30.140 kg Sämereien, 25.375 kg Reis, 180 kg Curiositäten; aus Colombo 10.810 kg Kaffee, 70 kg Thee; aus Bombay 1440 kg Bambusrohr, 22.837 kg Mirabolamen, 72.370 kg Rüben, 320 kg Thee, 39.382 kg Ricinussamen. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 938.232 fl. ö. W.

„Adria", ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Schiffs- und Waarenverkehr im ersten Semester 1893.) Dem officiellen statistischen Ausweise zufolge war der Schiffs- und Waarenverkehr der ungar. Seeschiffahrs-Actiengesellschaft „Adria" in der ersten Hälfte des laufenden Jahres folgender: in Fiume angekommen 85 Dampfer mit 2,922.297 q verschiedenen Waaren, abgegangen von hier 86 Dampfer mit 772.261·1 q Den einzelnen Monaten nach vertheilt sich dieser Verkehr folgendermassen:

Angekommen:

im Jänner	15	Dampfer	mit	61.667·5 q	Waare
„ Februar	12	„	„	30.931·0 q	„
„ März	17	„	„	40.287·1 q	„
„ April	12	„	„	39.398·8 q	„
„ Mai	15	„	„	52.058.8 q	„
„ Juni	14	„	„	67.886·5 q	„

Abgegangen:

im Jänner	12	Dampfer	mit	88.150·6 q	Waare
„ Februar	11	„	„	95.044·2 q	„
„ März	17	„	„	155.837·7 q	„
„ April	17	„	„	130.733·3 q	„
„ Mai	13	„	„	154.170·7 q	„
„ Juni	16	„	„	148.324·6 q	„

Den einzelnen Häfen nach war der Schiffsverkehr in der besagten Periode der folgende: Angekommen aus Liverpool 20 Dampfer, aus Newcastle 4, aus Hull 7, aus London 9, aus Hamburg 3, aus Rouen 4, aus Bordeaux 6, aus Huelva 1, aus Newport 1, aus Tunis 7 und aus Brasilien 3 Dampfer. Abgegangen sind nach Liverpool 20, nach London 13, nach Hull 8, nach Glasgow 6, nach Antwerpen 2, nach Rouen 12, nach Barcelona 2, nach Cette 1, nach Tunis 7, nach Hamburg 4, nach Bordeaux 8, nach Leit 1 und nach Brasilien 2 Dampfer. In diesen Ziffern ist der Verkehr auf der durch die „Adria" unterhaltenen Dampferlinie Fiume—Marseille nicht inbegriffen. Die Einfuhr aus Marseille mittelst „Adria"-Dampfer betrug im

	Metercentner Waare
Jänner	13.052·6
Februar	11.428·2
März	15 540·4
April	13.887·9
Mai	11.000·6
Juni	9.489·3

Die Ausfuhr nach diesem Hafen betrug im

	Metercentner Waare
Jänner	15.540·4
Februar	10.278·3
März	12.693·4
April	9.694·3
Mai	7,123·4
Juni	8.090·3

Suezcanal. (Verkehr im Jahre 1892.) Der Verkehr durch den Suezcanal umfasste im Vorjahre 3829 Schiffe mit 7,711.990 Tonnengehalt, wovon nach Flaggen entfielen: 2851 Schiffe auf Grossbritannien, 292 Schiffe auf Deutschland, 174 Schiffe auf Frankreich, 177 Schiffe auf die Niederlande, 74 Schiffe

auf Italien, 61 Schiffe auf Oesterreich-Ungarn; die übrigen Staaten stehen diesen nach. Unter den oben angeführten Schiffen, welche im Vorjahre den Hafen von Suez passirten, befanden sich 2908 Frachtdampfer, 785 Postdampfer, 79 Militärtransporte, 51 Kriegsschiffe. Durch die vermehrten Fahrten des Oesterr. Lloyd, sowie der neugegründeten ungarischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Orient" wird der Verkehr der unter österreichisch-ungarischer Flagge den Suezcanal durchfahrenden Schiffe schon in diesem Jahre einen Zuwachs erfahren und damit auch gleichzeitig den directen Handelsbeziehungen mit den Ufergebieten Asiens die Möglichkeit der weiteren Entfaltung geboten sein. Im Uebrigen muss bemerkt werden, dass der Güteraustausch zwischen der Monarchie und Ostasien vielfach den Umladungsdienst in Suez und Port Said benützt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 18. bis 24. September.)

Adriatischer Dienst.

19. Septbr.,	11 Uhr Nachts:	Dampfer „Carlotta", Capitän P. Sussanich, nach Venedig.
20. „	nm 4½ Uhr Nachmittags:	Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
21. „	um 7 Uhr Früh:	Dampfer „Malta", Capitän B. Cohol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
„	nm 7½ Uhr Früh:	Dampfer „Trieste", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
22. „	nm 7 Uhr Früh:	Dampfer „Thetis", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.
23. „	um 7½ Uhr Früh:	Dampfer „Trieste", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
„	um 11 Uhr Nachts:	Dampfer „Carlotta", Capitän P. Sussanich, nach Venedig.
24. „	um 7 Uhr Früh:	Dampfer „Tibisco", Capitän A. Bilaffer, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

19. Septbr.,	nm 4 Uhr Nachmittags:	Dampfer „Achille", Capitän T. Gopcevich, nach Smyrna, mit Berührung von Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Vathy, Khios und Cesmè.
20. „	nm 4 Uhr Nachmittags:	Dampfer „Vesta", Capitän N. Covacevich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen.
22. „	zu Mittag:	Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina, Rhodus und Gallipoli. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
23. „	nm 11 Uhr Vormittags:	Dampfer „Venus", Capitän A. Privileggio, nach Constantinopel mit Berührung von Dardanellen; Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulina, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Odessa. Ferner nach Tultscha, Ismail und Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Septbr.,	um 4 Uhr Nachm.:	Dampfer „Vindobona", Capitän P. Mersa, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.
„		nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya. (Statutenänderung.) In der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya vom 5. Februar 1893 wurde der Beschluss gefasst, das ursprünglich mit dem Betrage von 202.000 fl. festgesetzte Actiencapital der Gesellschaft behufs Bedeckung der mit rund 35.600 fl. nachgewiesenen Baukosten-Ueberschreitung um den Betrag von 40.000 fl. zu erhöhen und zu diesem Zwecke weitere 400 Stück auf den Ueberbringer lautende volleingezahlte Prioritätsactien à 100 fl. auszugeben. Die damit im Zusammenhange stehenden Statutenänderungen, sowie die übrigen bei diesem Anlasse von der obigen Generalversammlung beantragten Modificationen der Gesellschaftsstatuten erhielten unterm 30. August die Genehmigung des k. k. Ministeriums des Innern.

Galizische Carl Ludwig-Bahn in Liquidation. (Beendigung der Liquidation.) Das Handelsministerium hat auf Grund des von der Galizischen Carl Ludwig-Bahn in Liquidation über die Ergebnisse der mit 31. Juli durchgeführten Liquidation erstatteten Berichtes mit dem Erlasse vom 4. September, Z. 41.114, der genannten Eisenbahn-Gesellschaft, resp. den Liquidatoren das Absolutorium bezüglich der ordnungsmässig bewirkten Geschäftsführung für Rechnung des Staates und der Liquidation ertheilt und hiemit das Liquidationsverfahren als beendigt erklärt. Mit Rücksicht auf den Abschluss der Liquidation wird nunmehr die Löschung der Liquidationsfirma erfolgen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXVI. Stückes.) Das am 7. September herausgegebene CXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2312: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 4. September 1893, Z. 62.931, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Syrmier Comitat in Croatien-Slavonien nach Niederösterreich.

Nr. 2313: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 4. September 1893, Z. 62.250, mit welcher die Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Bludenz, Borgo, Bregenz, Cles und Landeck in Tirol und Vorarlberg nach Niederösterreich verboten wird.

— (Inhalt des CXVII. Stückes.) Das am 9. September herausgegebene CXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2314: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolls zu untersagen ist.

— (Inhalt des CXVIII. Stückes.) Das am 11. September herausgegebene CXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2315: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 3. September 1893, Z. 15.453, betreffend das Verbot der Einfuhr von Borstenvieh aus den Bezirken Czernowitz, Kotzman und Storozynetz nach Galizien (einschliesslich der Confinirungsanstalten in Biala und Krakau), sowie betreffend das Verbot der Ein- und Ausladung von Klauenthieren in der Station Czerepkoutz.

— (Inhalt des CXIX. Stückes.) Das am 16. September herausgegebene CXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2316: Bekanntmachung des kgl. württembergischen Staatsministeriums des Innern vom 31. August 1893, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Tirol und Vorarlberg in die württembergischen Grenzbezirke über Lindau.

Nr. 2317: Kundmachung der k. k. Staatthalterei für Böhmen vom 12. September 1893, Z. 117.212, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Bludenz, Borgo, Bregenz, Landeck und Tione in Tirol-Vorarlberg nach Böhmen.

Notiz. Ein- und Durchfuhrverbot für Rinder, Schafe, Ziegen und Schweine aus dem Jura-Departement in der Schweiz nach Frankreich.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. September d. J. dem Bahnarzte der Südbahn-Gesellschaft, kaiserlichen Rathe Dr. Adolf Eisl in Laibach in Anerkennung seiner vieljährigen verdienstvollen Berufswirksamkeit das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium dem Präsidenten der k. k. Seebehörde im Ruhestande, J. u. Ph. Dr. August Freiherrn v. Alher-Glanstätten in Triest die Stelle eines von der Regierung bestellten Mitgliedes des Verwaltungsrathes bei der k. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft übertragen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des V. Nachtrages zum Local-Gütertarife, Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1893, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Unterkrainer Bahnen (Linie Laibach—Grosslupp—Gottschee) gelangt zum Local-Gütertarife, Theil II, Heft 1, Neuauflage, giltig vom 15. Jänner 1893, ein Nachtrag V zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält:

1. den Tarif und Kilometerzeiger für die Unterkrainer Bahnen (Linie Laibach—Grosslupp—Gottschee), ferner Frachtsätze für den Eilgutverkehr von und nach der Station Stein-Irresdorf auf der Localbahn Budweis-Salnau;
2. Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, am 12. September 1893. [768]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Ausgabe eines Ergänzungsblattes zum directen Personentarif.

Mit Wirksamkeit vom 25. September 1893 gelangt ein Ergänzungsblatt zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn andererseits zur Einführung, mit welchem

a) directe Fahrkarten Lužan—Prag,
b) Vergnügungszugs-Tour- und Retourkarten Bradkowitz—Prag und
c) Wallfahrerkarten nach Přibram von den Stationen Dobřichowitz, Rewnitz, Rokyczan und Staab

zur Ausgabe gelangen.

Wien, am 14. September 1893. [769]

Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn).

Einführung des Nachtrages III zum Theil III, Tarifheft Nr. 3.

Am 1. October 1893 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. October 1889 giltigen Theil III, Tarifheft Nr. 3 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchte, Malz etc. etc. zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der pr. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft [nördliche Linien], der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-schlesischen Centralbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Main-Neckar Eisenbahn, der kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrh.) und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie der Luxemburgischen Wilhelmsbahn andererseits) in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 13. September 1893. [770]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr.

Curskürzungen.

Von den Frachtsätzen der Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin nach Stationen

a) der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahnen, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn und der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. November 1892,
b) der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Mähren und österr. Schlesien) und der k. k. priv. Mährisch-schlesischen Centralbahn vom 1. November 1892,

sowie von den am 1. Jänner 1893 eingeführten ermässigten Frachtsätzen für Steinkohlen und Coaks nach Hieflau und Zeltweg, werden vom 1. October 1893 ab die Kürzungen der Tabelle I nicht mehr in Abzug gebracht.

Die Frachtsätze der bezeichneten Ausnahmetarife werden daher vom genannten Tage ab bis auf Weiteres ohne Kürzungen Anwendung finden.

Wien, am 9. September 1893. [771]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Nachtrag I zum temporären Anhange.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1893 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. August 1893 giltigen temporären Anhange zum Tarife für obbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Der Nachtrag enthält die Einbeziehung einer Reihe von Stationen des Directionsbezirkes Bromberg in den temporären Anhang und ist bei den betheiligten Verbandsverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, den 12. September 1893. [772]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn.

Einführung von Zuschlagsfristen.

Auf Grund der Bewilligung Sr. Excellenz des kgl. ungar. Handelsministers, sub Z. 50.374 vom 4. August, wird der am 15. April l. J. mit Z. 21.435 für unsere Strecke bewilligte Lieferfristzuschlag von 6 Stunden bei Eilgut und 12 Stunden bei Frachtgut zu den reglementmässigen Lieferfristen, vom Tage der Publicirung in der Station Csácza nicht blos beim Uebergange auf die

Csácza-Zwardoner Strecke, sondern auch beim Uebergange der Güter von dieser Strecke, sowie in der Station Abos nicht blos beim Uebergange auf die Abos-Orlóer Linie, sondern auch beim Uebergange der Güter von dieser Linie vice versa in beiden Richtungen in Anwendung gebracht werden.

Budapest, am 17. August 1893. [773]

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages III zu Heft 3.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1893 wird zum Tarifhefte 3 des obigen Kohlenverkehres der Nachtrag III ins Leben treten.

Derselbe enthält Aenderung der allgemeinen Bestimmungen, geänderte Frachtsätze und den Kilometerzeiger.

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 10 kr. per Stück bezogen werden.

Budapest, am 13. September 1893. [774]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-schlesische Centralbahn.

Winter-Fahrplan.

Der gegenwärtig in Wirksamkeit stehende Fahrplan der täglich verkehrenden Züge mit Personenbeförderung bleibt auch in der kommenden Winterperiode ab 1. October 1893 in Giltigkeit, und werden in dieser Periode nur die während der Sommersaison zwischen Olmütz—Domstadtl und Jägerndorf—Freudenthal verkehrenden Sonn- und Feiertagszüge ausfallen.

Hinsichtlich der Verkehrszeiten der Züge und deren Anschlüsse wird auf das officielle Fahrplan-Placat verwiesen.

Wien, im September 1893. [775]

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. November 1893 treten die Nachträge III zu den Heften 1 und 2 und die Nachträge II zu den Heften 3, 4 und 5 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifs in Kraft.

Sie enthalten eine veränderte Fassung der Ausnahmetarife für Lebensmittel, Eisen und Stahl und mineralische Kohlen, ferner abgeänderte und neue Frachtsätze für Classengut, Wolle, Getreide und Kleie, Holz, Holzpapierstoff, Heu und Stroh, Kalk, Caolin, Rinden, Tabakslauge, Pech, Petroleumnaphta, Düngemittel, Kartoffeln, leere Säcke als Stückgut, Bier als Stückgut, leer zurückgehende Bierfässer und Fensterglas, endlich Aenderungen und Berichtigungen der Haupttarife und der Nachträge I. Durch die abgeänderten und berichtigten Frachtsätze werden zum Theil Erhöhungen, zum Theil Ermässigungen herbeigeführt.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a und b (Holz) Bautzen—Wien (K.F.N.B.) —Floridsdorf-Donaufeld, der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 5 a (Getreide) Pockau—Lengefeld—Swolenowes (Oe.U.St.E.G.), die Frachtsätze für Eilgut, Stückgut I und II, Dris-Kappel in Sachsen, die Frachtsätze für Classengut Bärn-Andersdorf—Zeitz (Dir.-Bez. Erfurt) treten ohne Ersatz ausser Kraft.

Aufgehoben wird der jetzige Ausnahmetarif 6 c (Schleifholz) und der Ausnahmetarif 19 b, c, und d, nach Versetzung des Artikels „Gurken“ in die Stückgutclasse II, die Specialtarife A 2 und II.

Diese Nachträge werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 15. September 1893. [776]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit Oesterreich.)

Einführung directer Frachtsätze.

Am 1. October 1893 kommen directe Frachtsätze für Oelsaaten und Malz pp in Wagenladungen von 10.000 kg zwischen Neratovic (Böhm. Nordb.) einerseits und Magdeburg und Hannover andererseits zur Einführung.

Näheres über die Höhe dieser Sätze ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Wien, am 15. September 1893. [777]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr.

Nachtrag II zum Tarife vom 1. Jänner 1893.

Mit 1. October 1893 tritt der Nachtrag II zum Tarife vom 1. Jänner 1893 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr in Kraft, welcher nebst Berichtigungen des Haupttarifes, auch ermässigte Frachtsätze für Getreide ab Triest im Rückvergütungswege enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der Station Wien Südbahnhof und bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest kostenfrei bezogen werden.

Wien, den 12. September 1893. [778]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Belgisch-Deutscher Verband-Gütertarif, Theil I, Abth. B, vom 1. Jänner 1893. (Einführung des I. Nachtrages.) Zum vorbezeichneten Tariftheil I, Abth. B, tritt am 1. October 1893 der I. Nachtrag in Kraft, welcher Aenderungen der Güterclassification enthält. Hiezu wird bemerkt, dass die in der Güterclassification für

Cementwaaren,
Hohlglaswaaren,
Papier aller Art,
Pappe aller Art,
Steine (auch Marmor), bearbeitete etc.,
Steine, gebrannte etc.,
Thonwaaren aller Art etc. (ausgenommen Porzellan)

im Falle der Ausfuhr über die belgischen Seehäfen oder über Terneuzen;

ferner für

Stäbe und Brettchen aus Nadel- oder Buchenholz etc.
Thonerdehydrat etc.

im Falle der Ausfuhr nach Belgien;

sowie für

Zucker (Rüben- und Rohrzucker) von Deutschland zur Durchfuhr durch Belgien vorgesehenen Begünstigungen, welche durch den besagten Tarifnachtrag auf Sendungen aus dem Deutschen Zollgebiete beschränkt werden, im Bayerisch-Belgischen Verkehre auch für derartige Güter aus Oesterreich-Ungarn Geltung haben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1749	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Bahnen	Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern rollend	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Krakau transito für Lemberg	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen mit directe bis Lemberg lautenden Frachtbriefen und Abfertigung derselben auf Grund des Tarifes für den Galiz.-Wiener Eisenbahnverband; Bestimmung der Sendungen für die Localbahn Lemberg-Belzec, durch deren Organe selbe auch übernommen werden müssen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Tarif für den Galiz.-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	94 kr.	87 kr.	7 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1750	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Knochen, ungebrannte	Budapest dnap. t. p. n.	Graz k.k.St.B.	Bei Bezahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des für den Transport beigestellten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Verschieden	124 Heller incl. ungar. Steuer		Im Kurirungswege		
1751	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwellen und Fassdauben	Barcs transit, Wasserprovenienz*)	Bregenz transit und Buchs transit mit der Bestimmung nach Südfrankreich	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen, und Einhaltung der sonstigen im nebenbezeichneten directen Tarife enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder während offener Schiffahrt ab Slatina per Bahn in Barcs eintangen und nach in Südfrankreich gelegenen Stationen bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbands-Tarif, Theil IV, Tarifheft Nr. 2, vom 1. März 1890	284 Centimes	239 Centimes	45 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, bezw. der Fahnfrachtbriefe Slatina-Barcs, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind solche Sendungen, welche von Jassenovac, Posna-Brod, Brod, Samac, Gunja-Brčka und Mitrowitz stammen
1752	**St.E.G.**	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 29 ex 1893 sub Post 477 publicirte Frachtbegünstigung für den Transport von Holz der Classe C und des Specialtarifes 2 von Vrbanje, Spačva und Ottok nach Budapest, Finme und Wien, sowie die rücksichtlich dieser Transporte im Verordnungs-Blatte Nr. 67 ex 1893 sub Post Nr. 1283 publicirte Reexpeditions-Begünstigung findet unter den gleichen Bedingungen und unter Aufrechthaltung der für Wien publicirten Frachtsätze, und zwar vom dritten Tage nach dem Erscheinen vorstehender Publication auch auf derlei nach Schwechat-Kledering bestimmte Sendungen Anwendung. Demzufolge ist in den obgenannten beiden Publicationen nach „Wien“ einzuschalten: „Schwechat-Kledering.“												
1753	**St.E.G.**	Betheiligten Verwaltungen	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 95 vom 17. August 1893 sub Post Nr. 1609 für Mais von den Budapester Bahnhöfen nach Wien St.E.G. und K.F.N.B., sowie nach Stadlau publicirte Frachtsatz von 42 Kreuzer per 100 kg findet unter denselben Modalitäten und Bedingungen bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893 auch auf gleichartige Transporte nach Floridsdorf-Donaufeld Anwendung.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1754	Buschtěhrader Eisenbahn		Porzellanglasur und Porzellanmasse, beide Artikel lose oder in Säcken	C a r l s b a d	Kralup Prag (Bubna) Prag (Sandthor) Prag (Smichow)	1. Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Erfüllung der für Artikel der Pos. E 20 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, der österr.-, ungar.- bosnisch-herzegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1893	Local-Gütertarif, Theil II, vom 1 Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Verschieden	kr. ö. W. 33·4 33·6 33·3 34·0		Im Kartirungswege		
1755	Stauding-Stramberger Localbahn		K a l k	Stramberg	Stauding	Aufgabe in ganzen Wagenladungen	1. October 1893 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	12 kr.	9 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
1756	Südbahn-Gesellschaft K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		In den Nachtrag II zum Tarife vom 1. Jänner 1893 für den südösterr.-ungar.-schweizerischen Grenzverkehr, welcher Nachtrag mit 1. October d. J. in Wirksamkeit tritt, wurden ermässigte Frachtsätze für **Getreide** ab Triest nach Buchs transit, St. Margarethen transit und nach Bregenz transit für Sendungen in vollen Wagenladungen von mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, anfgenommen, welche im **Rückvergütungswege** gewährt werden.											

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction gelangen nachstehende, in den Materialmagazinen Amstetten und Knittelfeld lagernde Altmetalle und Altmaterialien zur Ausschreibung, als:

Bruchmessing, Bruchkupfer, Bruchmetall, Bruchzink, altes Packfong, Messing-, Kupfer- und Metallspäne, diverse Stahl- und Alteisensorten, alte Guss- und Bessemerstahl-Tyres, Stahldraht, Kautschuk-, Hanf- und Lederabfälle, Bruchglas, unreines Oel, alte Wagenschmiere und alte Fässer.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction (Zugförderungsbureau) eingesehen, behoben, und gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen per Bogen mit 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Altmaterialien-Ankauf" bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach bis längstens 28. September 1893, 12 Uhr Mittags einzubringen.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage der Lagerplätze und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Villach, am 18. September 1893.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Der Betriebs-Director:
Scala.

Betriebsleiter.

Für den commerciellen und technischen Dienst einer Localbahn in Oesterreich wird eine geeignete Persönlichkeit als **Betriebsleiter gesucht.** Dieselbe muss namentlich in commercieller Seite des Verkehres, Frachtermittelungen, Frachtentarife etc. langjährige Erfahrungen, jedoch auch einige betriebstechnische Kenntnisse besitzen. Die Stellung ist dauernd und selbstständig. Anmeldungen sub **„M. 7546"** befördert **Rudolf Mosse, Wien.** (379)

Fabrikslager: **Hernals, Karlsg. 19.**

Die Parquetten-, Friesbrettel- und Fussboden-Fabrik von

Comptoir und Niederlage: **Gumpendorferstr. Nr. 58 a**

G. DOLLINAR, WIEN

empfiehlt ihr grosses Waarenlager von **fertigen Parquetten** in grosser Auswahl an Mnstern, und zwar **fournirt** nnd **massiv,** sowie von **eichenen amerikanischen Friesbretteln** in beliebigen Dimensionen. Dann weiche Lärchen- nnd Buchen-Schiffböden unter Garantie für Trockenheit wie anch solider Ansführung. **Nach Wunsch wird von uns sowohl in Loco, wie auch in der Provinz die Fussbodenlegung zu billigen Preisen übernommen.**
Preiscourants und Musterkarten gratis. (330)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 109. Wien, 21. September 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 17. Juli 1893,*) wirksam für das Königreich Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung.

Mit Zustimmung des Landtages Meines Königreiches Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau, finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Der Bau von Eisenbahnen niederer Ordnung (Localbahnen, Secundärbahnen, Vicinalbahnen, Tramways u. dgl.), welche für den öffentlichen Verkehr bestimmt, vom Standpunkte der Landesinteressen nützlich und nothwendig sind, wird vom Lande nach Möglichkeit gefördert:

a) durch Gewährung verzinslicher Darlehen;
b) durch Uebernahme von Actien der Eisenbahnunternehmung auf das Land;
c) durch die in eigener Verwaltung des Landes zu bewirkende Durchführung des Baues der Eisenbahn.

§ 2.

Die im § 1 bezeichnete Förderung kann eintreten, wenn:

a) die Nützlichkeit und Nothwendigkeit des beabsichtigten Eisenbahnbauers vom Standpunkte der allgemeinen Landesinteressen durch Beschluss des Landtages anerkannt wird;
b) wenn Seitens der interessirten Factoren, d. i. Seitens des Staates, der Bezirke, Gemeinden, Gutsgebiete und Privatpersonen oder blos Seitens eines dieser Factoren die Deckung mindestens eines Drittels des Anlagecapitales der betreffenden Bahn im Nennwerthe durch die zu leistenden Beiträge entweder à fond perdu oder gegen Uebernahme von Stammactien im vollen Nennwerthe in rechtsverbindlicher Weise zugesichert wird oder Falls dieselben die Verpflichtung zur Deckung mindestens eines Drittels der zur Verzinsung und planmässigen Tilgung dieses Anlagecapitales erforderlichen Jahresrate in rechtsverbindlicher Form übernehmen.

§ 3.

Der Landtag bezeichnet in jedem einzelnen Falle, ob die Förderung des Baues der Eisenbahn niederer Ordnung Seitens des Landes im Sinne des § 1, lit. a), b), c) oder auf irgend welehe andere Weise einzutreten hat, und bestimmt das Ausmass der finanziellen Betheiligung des Landes an der Unternehmung.

Eine Betheiligung des Landes an der finanziellen Unterstützung des Baues von Eisenbahnen niederer Ordnung hat nur insoweit einzutreten, als die Beschaffung der Geldmittel zu einer derartigen Herstellung der Bahn, wie sie ein regelmässiger, den Anforderungen der localen wirthschaftlichen Verhältnisse angepasster Verkehr erfordert, nothwendig sein wird.

§ 4.

Die Uebernahme des Baues der im § 1 bezeichneten Bahnen niederer Ordnung, kann im Sinne der Bestimmungen dieses Gesetzes durch das Land in eigener Verwaltung stattfinden, Falls unter den obwaltenden Verhältnissen die Durchführung des Baues in der Verwaltung des Landes sich am zweckentsprechendsten darstellt.

*) Enthalten in dem am 25. August 1893 ausgegebenen XII. Stücke des Landes-Gesetz- und Verordnungs-Blattes für das Königreich Galizien und Lodomerien unter Nr. 42.

Der Bau der Eisenbahn durch das Land kann auf Grund einer vom Landesausschusse zu diesem Zwecke zu erwerbenden Bau- und Betriebs-Concession oder in Ausführung einer von dritten Personen erworbenen Concession in Gemässheit der für die Concessionirung, den Bau und Betrieb von Localbahnen geltenden gesetzlichen Vorschriften erfolgen.

Unter diesen Bedingungen ist das Land berechtigt, einen von anderen Unternehmern nach den Bestimmungen dieses Gesetzes in Angriff genommenen Bahnbau mit Genehmigung der Regierung zur weiteren Durchführung auf Kosten der Unternehmer nach Massgabe der mit den Letzteren und mit den Interessentenkreisen diesfalls abgeschlossenen Uebereinkommen in eigene Verwaltung zu übernehmen.

§ 5.

Besondere Actiengesellschaften sind für jene Eisenbahnen niederer Ordnung zu bilden, für die die Aufbringung des Baucapitales in der Weise erfolgt, dass ein Theil dieses Capitales durch die Seitens der Interessenten oder Seitens des Staates übernommenen Stammactien des Unternehmens gedeckt wird.

Der Sitz dieser Gesellschaften ist in der Regel im Lande zu bestimmen.

Das Eisenbahnamt (§ 13) ist zur Besorgung der Agenden dieser Gesellschaften, soferne dieselben nicht von der betriebführenden Staatseisenbahnverwaltung (§ 7) übernommen werden, berechtigt.

§ 6.

Der Bau von Bahnen niederer Ordnung, welche in Gemässheit dieses Gesetzes zu Stande kommen, ist unbeschadet des dem Staate gesetz- und concessionsmässig oder Kraft besonderen Vorbehaltes zustehenden Aufsichtsrechtes, in einer den Interessen des Landes entsprechenden Weise, unter unmittelbarer Ingerenz des Landesausschusses, durchzuführen. Insbesondere bedarf die Vergebung der Bauarbeiten und der Lieferungen, welche thunlichst im Offertwege zu bewirken ist, der Zustimmung des Landesausschusses.

§ 7.

Der Betrieb (Exploatation) solcher Bahnen kann der Staatseisenbahnverwaltung gegen Vergütung der Selbstkosten des Betriebes, welche pauschalmässig berechnet werden können, übertragen werden. Eine derartige Uebertragung kann einzig und allein auf Grund eines zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und dem Landesausschusse oder zwischen dieser Verwaltung und der Verwaltung der betreffenden Eisenbahn niederer Ordnung abzuschliessenden Betriebsvertrages erfolgen, und ist im letzteren Falle der Vertrag vom Landesausschusse zu bestätigen.

Für jede auf Grund dieses Gesetzes hergestelltte Bahn ist eine besondere Betriebsrechnung zu führen.

Diese Bestimmung gilt auch für jene Bahnen, für die keine selbstständige Actiengesellschaft (§ 5) gebildet wird.

§ 8.

Die Prioritätsactien der auf Grund der Bestimmungen dieses Gesetzes hergestellten Bahnen geben das Recht des Anspruches einer vierpercentigen Vorzugsdividende vor den Stammactien.

Die im Sinne der Bestimmungen dieses Gesetzes (§ 1) in den Besitz des Landes gelangten Prioritäts- und Stammactien können vor Ablauf der ersten zwei Jahre vom Zeitpunkte der Betriebseröffnung der Eisenbahnlinie an, für deren Herstellung sie emittirt worden sind, nicht veräussert werden.

§ 9.

Haben sich bei der Führung des Baues einer Bahn niederer Ordnung durch das Land die Interessenten zu Beitragsleistungen verpflichtet (§ 2), so sind die rechnungsmässig ermittelten Zuschussbeträge innerhalb sechs Monaten nach Ablauf des Budgetjahres. vorbehaltlich der nachträglichen Austragung der bei der Prüfung der Rechnung durch die Staatsverwaltung sich etwa ergebenden Anstände, an die Casse des Landesausschusses einzuzahlen. Beiträge für eine Localbahn, zu deren Leistung sich die Bezirke oder Gemeinden verpflichtet haben, sind alljährlich in das Bezirks- oder Gemeindebudget einzustellen.

Rückständige Leistungen der Parteien werden über Verlangen des Landesausschusses von den Bezirken, Gemeinden und einzelnen Interessenten im Wege der politischen Execution eingebracht.

§ 10.

Die vom Landtage zum Bahnbaue gewährte Landes-Subvention ist in Jahresraten in das Präliminare des Landesbudgets einzustellen, und ist daselbst auch für deren entsprechende Bedeckung vorzusorgen.

Die Landesbank des Königreiches Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau ist grundsätzlich zur Vermittlung der Aufbringung der erforderlichen Geldmittel zur Förderung des Baues der Eisenbahnen berufen.

§ 11.

Der Landtag beschliesst:

1. über den Bau von Bahnen, welche auf Grund dieses Gesetzes hergestellt werden sollen;
2. über die Veräusserung oder Verpachtung der auf Grund dieses Gesetzes vom Lande hergestellten Bahnen;
3. über die näheren Modalitäten der Geldbeschaffung für die durch das Land auszuführenden Bahnen (§ 4 und 10);
4. über die Art und Höhe der den einzelnen Bahnunternehmungen aus Landesmitteln zu gewährenden finanziellen Unterstützung.

§ 12.

Dem Landesausschusse obliegt im Allgemeinen die Vorbereitung und Antragstellung hinsichtlich der nach § 11 der Beschlussfassung und Entscheidung des Landtages vorbehaltenen Angelegenheiten, sowie die Durchführung der diesfalls vom Landtage gefassten Beschlüsse.

Insbesondere obliegt dem Landesausschusse die Prüfung der vorgelegten Projecte, sowie die Einleitung und Durchführung der Vorerhebungen, Verhandlungen und Berathungen zum Zwecke der Sicherstellung des Baues von Eisenbahnen auf Grund dieses Gesetzes, der Abschluss von Präliminarverträgen mit den Interessenten, Unternehmern und Eisenbahnverwaltungen, sowie die Vornahme der erforderlichen Vereinbarungen mit der Staatsverwaltung, die Erwerbung der definitiven Concession für vom Landtage beschlossene, in der Verwaltung des Landes durchzuführende Bahnbauten, der Abschluss der Bau- und Lieferungsverträge für die durch das Land zu bauenden Bahnen, der Abschluss von Betriebsverträgen, die Ueberwachung des Baues und des Betriebes der Bahnen, die Ueberprüfung der Betriebs- und Ertragsrechnungen, sowie die Durchführung der in Gemässheit dieses Gesetzes und der Beschlüsse des Landtages nothwendigen finanziellen Transactionen.

Der Landesausschuss kann auch über Ansuchen der Interessenten die Ausarbeitung von Projecten und Ertragsrechnungen von Bahnen niederer Ordnung gegen Ersatz der Kosten dieser Arbeiten besorgen.

§ 13.

Zur Besorgung der technisch-administrativen Geschäfte in Ansehung der auf Grund dieses Gesetzes herzustellenden Localbahnen, insbesondere zur Prüfung der vorgelegten Eisenbahnprojecte vom technischen und commerciellen Standpunkte, wird ein als Executivorgan des Landesausschusses fungirendes Landeseisenbahnamt errichtet (§ 15).

§ 14.

Zur Prüfung der auf Grund dieses Gesetzes zu fördernden Localbahnprojecte und zur Erörterung der in Bezug auf den Bau und Betrieb solcher Localbahnen sich ergebenden Fragen wird ein Landeseisenbahnrath errichtet.

§ 15.

Die Zusammensetzung, die Organisation und der Wirkungskreis des Landeseisenbahnamtes (§ 13), sowie des Landeseisenbahnrathes (§ 14), wird vom Landtage über Antrag des Landesausschusses festgesetzt werden.

§ 16.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes werden Meine Minister des Innern, der Finanzen und des Handels betraut.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Steinbach** m. p. **Bacquehem** m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahnstrecke Krainburg—Neumarktl. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 12. September die Landesregierung in Laibach beauftragt, bezüglich des von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen ausgearbeiteten Projectes für die Localbahnstrecke Krainburg—Neumarktl die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 46.771.]

Projectirte normalspurige Localbahn von der Station Gorlice der k. k. Staatsbahnen über Ropa nach Konieczna. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die Trassenrevision hinsichtlich des Projectes der Concessionswerber Adalbert Biechoński, Bürgermeister in Gorlice, und Dr. Carl Neumann, Advocat in Gorlice, für eine normalspurige Localbahn von der Station Gorlice der k. k. Staatsbahnen über Ropa nach Konieczna für den 21. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann in Gorlice, Johann Ritter von Czezowski, betraut. [G.-I.-Z. 18.424.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Krima-Neudorf—Reitzenhain: Bauherstellungen in der Station Reitzenhain.) In der Station Reitzenhain werden mit Rücksicht auf den zunehmenden Verkehr Seitens der kgl. Sächs. Staatseisenbahn-Verwaltung Weichenanlagen, dann zwei Anbauten an den bestehenden Zollschuppen hergestellt. [31. August, Z. 45.829.]

— (Linie Falkenau a/E. — Klingenthal: Bauconsens-Ertheilung für die Schleppbahn von Davidsthal nach Lauterbach.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 17. December 1892 durchgeführten Localerhebungen wurde das abgeänderte Project für den Oberbau in km 0·74 bis 0·96 und 1·25 bis 1·50 der normalspurigen Schleppbahn von der Station Davidsthal zum Rudolfsschachte der Firma Vladimir Vondraček & Co. in Lauterbach zur Ausführung genehmigt. [28. August, Z. 25.691.]

— (Linie Prag—Hostiwitz: Schuppen in der Station Řepy.) In der Station Řepy wird auf dem Depotplatze Nr. 3 für Zwecke des Gutsbesitzers Franz Zelenka ein Schuppen hergestellt. [5. September, Z. 46.779.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Schuppen in der Station Tetschen.) In der Station Tetschen wird für Zwecke der Firma Andree & Wilkerling ein Transito-Schuppen hergestellt. [3. September, Z. 46.340.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 26. und 29. April wurde die technisch-polizeiliche Prüfung von drei für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Tender-Locomotiven mit anstandslosem Ergebnisse durchgeführt. Diese drei Maschinen haben nachstehende Bezeichnungen, und zwar: die Bahninventars-Nummern 9759, beziehungsweise 9760 und 9761, Serie 97, und die Fabrikationsnummer 3203, bezw. 2304 und 2305. Sämmtliche Locomotiven wurden in der Locomotivfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien erbaut, und haben deren Kessel die Kesselprobe laut Certificat gut bestanden. Die mit den Inventarsnummern 9759 und 9760 versehenen Maschinen sind gleichartig nach den mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 21. Juli 1881, Z. 16.714, genehmigten Typenplänen gebaut. Dieselben besitzen im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Laufachsen sind keine vorhanden. Diese drei Achsen sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontal aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames; die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist aussenliegend und geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen und ist die Locomotive mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, einem Injector nach Friedmann, einem saugenden Injector nach Anschütz-Schlu, Sandstreu-Apparat, Funkenfänger mit Rose oder Sieb, Vacuumbremse, auf die zweite und dritte Achse wirkend, dann Spindelbremse, Pulsometerwechsel und Dampfheizung ausgerüstet. Die Wasserkästen liegen beiderseits der Frames und ist ausserdem noch ein Wasserkasten unten zwischen der ersten und zweiten Achse vorhanden. Die mit der Inventarsnummer 9761 bezeichnete Locomotive, welche lediglich für den Secundärbetrieb bestimmt ist, hat gleichfalls drei Achsen, von denen die zweite als Triebachse fungirt. Diese Achsen liegen vor der Feuerbüchse und erscheinen miteinander gekuppelt. Die Maschine hat wagrechte aussenliegende Dampfcylinder, innenliegende Rahmen und

ist die aussen befindliche Steuerung nach Allan construirt. Die Umsteuernng geschieht mit einem Hebel. Sechs Blattfedern übertragen das Kesselgewicht auf die Achsen. Der Kessel hat eine vollständige Armatur. Diese Maschine ist weiters ausgerüstet mit variablem Blasrohr, Hilfsgebläse, einem Injector nach System Friedmann, Classe E Nr. 7, und einem Injector nach dem System Anschütz-Schlu Nr. 7, einem Sandstreu-Apparat für Vor- und Rückwärtsfahrt, Funkenfänger mit Rose und Einsatzrohr mit Sieb, Bremse auf vier Räder wirkend, Vacuumbremse mit Spindelbremse combinirt anf die Locomotive und den Wagenzng wirkend, Pulsometerwechsel beiderseits, Dampfheizungs-Einrichtung und schliesslich mit einer Signalglocke versehen. Sämmtliche drei Locomotiven sind mit normaler Spurweite gebaut und beträgt deren Totalgewicht in ausgerüstetem Zustande je 29·5, bezw. 30 t. Die mit diesen Maschinen auf der 11·9 km langen Theilstrecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Wien—Purkersdorf und retour unternommenen Probefahrten fanden anstandslos statt. Die hiebei erreichten maximalen Geschwindigkeiten betrugen 66, bezw. 67 km per Stunde und die durchschnittlichen Geschwindigkeiten von 44, bezw. 37 km beim Vorwärtsfahren und 34, bezw. 32 km per Stunde beim Rückwärtsfahren. Da die vorbeschriebenen Locomotiven bei allen Gangarten selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang bewahrten, wurden dieselben Seitens der Commission dem öffentlichen Zugförderungsdienst auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben. [Z. 46.969.]

Ausland.

Schweiz. (Versteigerung der Monte Generoso-Eisenbahn.) Das schweizerische Landesgericht gibt gemäss Art. 27 des Bundesgesetzes über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen vom 24. Juni 1874 bekannt, dass die Versteigerung der Monte Generoso-Eisenbahn Mittwoch den 4. October von 10 bis 12 Uhr Vormittags im Bureau des Concursamtes in Mendrisio stattfindet. Die Steigerungsbedingungen sind anf der Bundesgerichtskanzlei in Lausanne, beim Massaverwalter in Luzern, auf der tessinischen Staatskanzlei in Bellinzona, auf der Betriebs-Direction der Generoso-Eisenbahn in Lugano und auf dem Bureau des Concursamtes in Mendrisio zu Jedermanns Einsicht aufgelegt. Nach Artikel 10 dieser Bedingungen werden Angebote auf die Eisenbahn nur von solchen Personen oder Gesellschaften angenommen, welche sich bis spätestens 14 Tage vor der Versteigerung beim Bundesrathe ausgewiesen haben, dass sie für die zu übernehmenden pekuniären und sonstigen Verpflichtungen zureichende Garantien bieten.

— (Pfandrechtliche Sicherstellung eines Eisenbahnanleihens.) Der Verwaltnngsrath der Drahtseilbahn Territet-Glion ist beim schweizerischen Bundesrathe um die pfandrechtliche Sicherstellnng im 1. Range eines Anlehens von 200.000 Frcs. auf der 553 m langen Drahtseilbahn Territet-Glion eingeschritten. Dieses Anleihen ist zur Rückzahlung von älteren Anleihen, zur Bestreitung der Kosten verschiedener Ergänzungs- und Neubauten, zum Ankaut von Terrain, zur Leistnng eines Beitrages an die Jura-Simplon Bahn, sowie zur Zahlung von Bauzinsen und Deckung unvorhergesehener Ausgaben bestimmt.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Beschränkung der Passagierfahrten auf der unteren Donau wegen Niederwassers.) Wegen Niederwasser auf der Kataraktenstrecke fahren die zwischen Budapest—Belgrad—Orsova verkehrenden Postschiffe der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft von nun ab nur mehr bis Moldava. — Das Dienstag und Samstag um 7 Uhr Früh von Wien nnd um 10 Uhr Nachts von Budapest nach Orsova abfahrende Postschiff wird auch weiterhin bis Orsova fahren und wird die Verbindung zwischen Moldava und Orsova solange als möglich mit kleinen Dampfern hergestellt. — Die Schiffsverbindung zwischen Orsova und Turn-Severin wird wegen Niederwasser ganz aufgelassen. — Auf der unteren Donau von Turn-Severin abwärts verkehrt nach wie vor zweimal wöchentlich das Personenschiff zwischen Turn-Severin und Galatz. — Es werden somit directe Fahrkarten in der Thalfahrt nur bis Orsova, bezw. Moldova, in der Bergfahrt ab Galatz nnr bis Turn-Severin ausgegeben.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2234 T. Gehalt ist am 3. August mit 23 Passagieren und 617 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz nebst 3460 Stück verschiedener Holzgattungen von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 48 Colli Esswaaren, 71 Colli Steinwaaren, 167 Colli Zucker; nach Soerabaya 75 Colli Mehl; nach Suez 130 Colli Esswaaren, 2 Colli Schuhwaaren, 1810 Stück halbe Pfosten; nach Suakim 30 Colli Zucker, 61 Colli Seife; nach Aden 70 Colli Mehl, 15 Colli Garne, 15 Colli Lampen, 5 Colli Glasperlen, 300 Colli Zucker, 21 Colli Glaswaaren, 5 Colli Baumwollwaaren; nach Zanzibar 55 Colli Mehl, 25 Colli Glasperlen; nach Massaua 110 Colli Bier, 4 Colli Spiritus; nach Hodeidah 7 Colli Manufakturwaaren; nach Bombay 16 Colli Mützen, 26 Colli Knöpfe, 1146 Colli Papier, 10 Colli Spielkarten, 567 Colli Farben, 62 Colli Kurzwaaren, 77 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Garne, 17 Colli Spielwaaren, 3 Colli Musikinstrumente, 41 Colli Lampen, 248 Colli Manufakturwaaren, 240 Colli Metallwaaren, 67 Colli Holzwaaren, 114 Colli Glasperlen, 9 Colli Schuhwaaren, 100 Colli Glaswaaren; nach Kurrachee 46 Colli Papier, 9 Colli Metallwaaren; nach Bassorah 9 Colli Mützen, 43 Colli Papier, 16 Colli Manufakturwaaren; nach Bagdad 1 Collo Mützen, 6 Colli Manufakturwaaren, 11 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Glasperlen; nach Bushire 130 Colli Zündhölzchen, 8 Colli Kurzwaaren; nach Bunder-Abbas 28 Colli Manufakturwaaren; nach Mangalore 30 Colli Kurzwaaren; nach Luigah 10 Colli Porzellan; nach Calicut 27 Colli Knrzwaaren; nach Colombo 2 Colli Garne, 5 Colli Manufacturwaaren; nach Madras 40 Colli Papier, 25 Colli Glasperlen, 30 Colli Lampen; nach Calcutta 10 Colli Knöpfe, 62 Colli Papier, 4 Colli Baumwollwaaren, 18 Colli Kurzwaaren, 19 Colli Garne, 10 Colli Lampen, 30 Colli Metallwaaren, 38 Colli Manufakturwaaren, 32 Colli Glasperlen; nach Penang 3 Colli Netzwaaren, 11 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 4 Colli Mützen, 2 Colli Manufakturwaaren, 11 Colli Glasperlen, 10 Colli Baumwollwaaren; nach Soerabaya 75 Colli Mehl; 30 Colli Papier, 2 Colli Mannfacturwaaren, 20 Colli Glasperlen; nach Samarang 50 Colli Mehl, 2 Colli Mützen, 2 Colli Manufakturwaaren, 10 Colli Glasperlen; nach Batavia 1 Colli Mützen, 2 Colli Manufacturwaaren, 9 Colli Metallwaaren; nach Honkong 6 Colli Manufaktnrwaaren, 7 Colli Glasperlen, 3 Colli Musikinstrumente; nach Manilla 10 Colli Papier. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 487.470 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ist der I. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 74 (k. k. Oesterr. Staatsbahnen) und der VII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ herausgegeben worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXX. Stückes.) Das am 18. September herausgegebene CXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2318: Kundmachung der k. k. Staatthalterei für Böhmen vom 13. September 1893, Z. 114.332, betreffend die Bestimmnng der Station Settenz als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 2319: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 13. September 1893, Z. 117.701, betreffend die Beibringung von Gesundheits-Certificaten für die ans Galizien nach Böhmen einznführenden Pferde.

Nr. 2320: Bekanntmachung des kgl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 13. September 1893, betreffend die Gestattung der Einfuhr lebender Schweine aus Biala, Wiener-Neustadt und Steinbruch in Oesterreich-Ungarn nach dem Schlachthofe zu Plauen im Vogtlande.

Nr. 2321: Verfügung des kgl. italienischen Ministerinms des Innern vom 14. September 1893, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren nach Italien mit Ausnahme der Einfuhr mittelst Eisenbahn über Ala-Peri.

Nr. 2322: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 15. September 1893, Z. 12.437, betreffend die Bestimmung der Station Grieskirchen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für Zollgüter in den hauptzollämtlichen Exposituren am Wiener West- und Franz Josef-Bahnhofe.

Mit Zustimmung des k. k. Finanzministeriums vom 17. August 1893, Z. 15.246, wird die bisher mit 10 Tagen festgesetzte lagergeldfreie Zeit für die in den Magazinen der hauptzollamtlichen Exposituren am Wiener West- und Franz Josef-Bahnhofe eingelagerten Güter, welche einer Gefällsamtshandlung unterworfen sind, auf drei Tage herabgesetzt.

Ausgenommen hievon sind Colonialwaaren, Gewürze, Südfrüchte, Zucker und Reis.

Diese Bestimmung tritt mit 1. November 1893 in Kraft.

Wien, am 17. September 1893. [779]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Lhota-Smetanova".

Am 1. October 1893 wird die Haltestelle „Lhota-Smetanova" bei km 35·2, zwischen den Stationen Ostrovec H und Čimelitz der Strecke Protivin—Zditz, für den Personenverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst.

Wien, am 20. September 1893. [780]

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung des Nachtrages I zum Verbands-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B.

Am 1. October 1893 tritt der Nachtrag I zum Verbands-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände in Kraft, welcher Aenderungen der Güterclassification enthält.

Hiezu wird bemerkt, dass die in der Classification für

Cementwaaren,
Hohlglaswaaren,
Papier aller Art,
Pappe aller Art,
Steine (auch Marmor), bearbeitete, u. s. w.
Steinhauerarbeiten aller Art, auch zusammengesetzte Mühlsteine, sowie gesägte, mit Gyps zusammengekittete Steinplatten,
Gebrannte Steine, Mauersteine (Ziegelsteine, Backsteine), Dachsteine (Dachziegel, Pfannen), Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine, feuerfeste Steine, auch Pflastersteine und Trottoirplatten aus Thonmasse, Thonwaaren aller Art (Steingut, Fayence, ausgenommen Porzellan),

im Falle der Ausfuhr über die belgischen Seehäfen oder über Terneuzen, ferner für

Stäbe und Brettchen aus Nadel- oder Buchenholz,
Thonerdehydrat, Thonerde, nicht colloidirte (nicht gallertartige),

im Falle der Ausfuhr nach Belgien, und für

Zucker (Rüben und Rohzucker) aller Art

von Deutschland zur Durchfuhr durch Belgien vorgesehenen Begünstigungen, welche durch den besagten Tarifnachtrag auf Sendungen aus dem deutschen Zollgebiet beschränkt werden, auch für derartige Güter aus Oesterreich-Ungarn Geltung haben.

Wien, am 8. September 1893. [781]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Ueberseeischer Personenverkehr.

Einführung des Tarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. October 1893 gelangt ein Tarif und ein Verzeichniss derjenigen Fahrscheine zur Einführung, welche von der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft, dem Norddeutschen Lloyd und der Dampfschifffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd ausgegeben werden.

Wien, den 14. September 1893. [782]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Schleppbahn-Gebühren für den neuen Radetzky-Schacht bei Brüx.

Die Schleppbahn-Gebühren für Kohlensendungen von dem der Nordböhmischen Kohlenwerks-Gesellschaft gehörigen „Radetzky-Schacht" bis in die Station Brüx sind in allen Richtungen genau dieselben, wie von den übrigen Schächten der Nordböhmischen Kohlenwerks-Gesellschaft bei Brüx.

Insoweit in einzelnen Verkehren Schachttarife bestehen, gelten für den Radetzky-Schacht die für sämmtliche Schächte der Nordböhmischen Kohlenwerks-Gesellschaft bei Brüx massgebenden Frachtsätze.

Teplitz, am 19. September 1893. [783]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum provisorischen Ausnahmetarif für Futtermittel.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1893 wird zu dem vom 20. August 1893 bis auf Weiteres giltigen provisorischen Ausnahmetarife für den directen Transport von Mais etc. der Nachtrag I in's Leben treten.

Derselbe enthält:

1. Anwendung der Frachtsätze sub c) auf den Artikel „Rübenschnitzel, getrocknet".
2. Aenderung und Ergänzung der Schnittfrachtsätze sub c).
3. Aufnahme der Station Buk der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin.
4. Druckfehler-Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Endverwaltungen unentgeltlich zu haben.

Budapest, am 16. September 1893. [784]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem seit 1. August 1893 giltigen Tarif, Theil IV, Heft 1, werden die nachbezeichneten Druckfehler berichtigt:

Seite	Von	Nach	a	b	c	d	e	Fahrgebühr für Thierbegleiter		
			Für Hornvieh in Wagenladungen	Für Borstenvieh, Schafe, Ziegen und sonstiges Kleinvieh in Wagenladungen			Für die neben angeführten Thiergattungen	Hornvieh	Borstenvieh etc.	
			Pro Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens	Bei Benützung gewöhnlicher gedeckter Lastwagen oder einer Etage eines Etagewagens pro Quadratmeter	Pro Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens	Für die Benützung der Trommel	Nach dem Normalgewichte (siehe Tarif-Theil I) pro 100 kg	Bei Aufgabe von 1–2 Wagen	Bei Aufgabe von 1–2 Wagen	Bei Aufgabe von mindestens 3 Wagen
			Frachtgebühr in Hellern					In Hellern		
12	Lépsény	Wien St. Marx	503	759	1033	774	316	390	1040	674
12	Polgárdi	„ „	485	739	1003	774	306	390	990	624
18	Lépsény	Wien St.E.G.	469	642	916	728	286	366	1016	650
18	Polgárdi	„ „	451	622	886	728	276	366	966	600
27	Lépsény	Wien K.E.B.	509	677	987	728	310	366	1016	650
27	Polgárdi	„ „	491	657	957	728	300	366	966	600

Wien, im September 1893. [785] **Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft** Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Böhm.-Hörschlag.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Budweis—St. Valentin gelegenen Station Böhm.-Hörschlag wird vom 1. October 1893 an in Oberhaid-Böhm.-Hörschlag abgeändert.

Wien, im August 1893. [786]

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife.

Mit 1. November 1893 gelangt zu dem vom 1. Juni 1893 giltigen Ausnahmetarife für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien ein Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält erhöhte Frachtsätze von den Versandtstationen bis zum Schnittpunkt an Stelle der auf den Schnitt-Tafeln I des Haupttarifes enthaltenen Sätzen.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, den 15. September 1893. [787]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Lieferfrist-Verlängerungen. (Anrechnung von Zuschlagsfristen auf den Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen und auf der k. und k. Bosna-Bahn.) Auf den Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen und auf der k. und k. Bosna-Bahn gelangen zu den reglementären Lieferfristen folgende Zuschlagsfristen zur Anrechnung:

1. Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen
   a) in Szeged für den Uebergang von bezw. auf diese Eisenbahnen bei Frachtgütern (mit Ausnahme der lebenden Thiere) 12 Stunden;
   b) für Kétegyháza und Mezöhegyes (mit Ausnahme der lebenden Thiere) bei Eilgütern 6 Stunden, bei Frachtgütern 12 Stunden;
   c) in Uj-Szent Anna für den Uebergang von oder nach der Richtung Arad, Kétegyháza und Gurahoncz über die Flügelstrecke Kisjenö—Uj-Szent Anna beförderten Eilgüter sechs Stunden, Frachtgüter 12 Stunden;
   d) in Borosjenö für die auf oder von der Flügelstrecke Borosjenö—Cseimö beförderten Eilgüter 6 Stunden, Frachtgüter 12 Stunden;
   e) in Borossebes für den Uebergang von oder auf die Schmalspurbahn Borossebes—Menyháza bei Eilgütern und lebenden Thieren 6 Stunden, bei Frachtgütern 12 Stunden.

2. K. und k. Bosna-Bahn (ab 26. Juli l. J.):
   a) für den Uebergang der Güter von den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen auf die k. und k. Bosna-Bahn bei Eilgütern 12 Stunden, bei Frachtgütern 24 Stunden;
   b) für den Uebergang der Güter von der k. und k. Bosna-Bahn auf die kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen bei Eilgütern 6 Stunden, bei Frachtgütern 12 Stunden.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayer. Localbahnen vom 1. Jänner 1893. (Tarif für die Localbahn Rentwertshausen-Römhild.) Für den Güterverkehr der voraussichtlich im Herbste 1893 zur Eröffnung gelangenden Localbahn Rentwertshausen-Römhild kommt der Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayer. Localbahnen vom 1. Jänner 1893, zur Anwendung.

— (Tarif für die Localbahn Kitzingen—Gerolzhofen.) Für den Güterverkehr der voraussichtlich im Herbste 1893 zur Eröffnung gelangenden Localbahn Kitzingen-Gerolzhofen kommt der Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayer Localbahnen vom 1. Jänner 1893, zur Anwendung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1757	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Hopfen russischer Herkunft	Brody (Bhf.) transit	Eger für Sendungen nach Bayern: Furth i/W.	Anfgabe in Wagenladungen à 5000 kg, bezw. Frachtzahlung für dieses Quantum pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr	272·5 kr.	214·1 kr.	58·4 kr.	Im Kartirungswege		
1758	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose)	Hopfgarten, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	den Stationen der Jura-Simplon-Bahn: 1. Genf transit 2. Verrières transit und umgekehrt	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Es gelten die Frachtsätze für: 1. Genf transit für Sendungen von und nach Culoz und weiter und Bourg und weiter. 2. Verrières transit unter a) für Sendungen nach u. von Pontailler-sur-Saône, Dôle, Monchard u. den westlich, sowie St. Etienne du Bois, St. Trivier-de-Courtes, Fleurville, Paray-le-Monial, und Roanne und den nördlich hievon gelegenen Stationen. Auf Sendungen nach und von den herwärts Monchard und herwärts Lons-le-Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen finden diese Taxen keine Anwendung. 3. Verrières transit unter b) für Sendungen nach und von Gien, Saincaize, Moulins-sur-Allier und den westlich, sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermont-Ferraud, Ussel, Brive, Millhac, Fumel, Port-Ste.-Marie, Riselà und Pan gelegenen Stationen	Vom 1. October 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	1. 22·20 Francs für 1000 kg 2. (a) 19·30 / (b) 18·60 Francs für 1000 kg	Im Kartirungswege			Die im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österr.-ungar. Monarchie Nr. 139 vom 4. November 1884, bezw. Nr. 109 vom 24. September 1887 veröffentlichten Frachtsätze für die Beförderung von Holzpapierstoff, Holzzeugmasse, Holzmehl, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), Holz in Scheitern und Klötzen, Holz mitteleuropäischem und Schwefelkies zwischen Hopfgarten und Genf transit, Verrières transit, Delle transit und Alt-Münsterol transit treten, soweit dieselben noch giltig sind, am 1. October 1893 ausser Kraft

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Maia

Von den Stationen der Linien: Udvard (inclns.)—Budapest—Czegléd—Arad—Tövis; Szajol—Debreczen—Püspök-Ladany—Brassó; Nagyvárad—Szeged—Villany; Arad—Temesvár—Bázias (exclus.); Czegléd—Szeged—Toplecz; Budapest—Zimony (exclus.); Kis-Körüskalocsa; Szabadka—Baja; Dálja—Brod; India—Mitrovicz—Vinkovce; Debreczen—Nagy—Károly; Debreczen—Miskolcz—Kassa; Kőbánya—Hatvan—Miskolcz; Hatvan—Szolnok; Hatvan—Ruttka (exclus.); Fülek—Miskolcz; Rákos—Ujszász; Nagy-Karoly—Szatmar; Szerencs—Marmaros—Sziget, S. A. Ujhely—Kassa; Legénye-Mihalyi—Vidrány (exclns.)—Nyiregyháza—Ungvár; Bátyu—Beszkid Landesgrenze (exclus.); Szatmár—Királyhaza; Budapest—Kelenföld—Bánbida (inclns.); Budapest—Kelenföld—Dombovár—Ueszeg—Villány; Dombovár—Bättaszék—Zákány (exclus.)

bayerischen, süddeutschen, schweizerischen, vorarlberger und französischen Stationen

Bei Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief, und zwar:
A) bei Auflieferung von 50000 Tonnen
B) „ „ „ 60000 „
C) „ „ „ 70000 „

Vom dritten Tage nach erfolgter Publication bis 14. September 1894

Die einschlägigen Ausnahmetarife des Bayerisch-Oesterr.-Ungar.-, Süddeutsch-Oesterr.-Ungar.-, Schweizerisch-Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahn-Verbandes und dos Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger Verkehres

Verschieden

A) 15%
B) 20%
C) 25%
} Nachlass von den von der Aufgabsstation bis Wien St.E.G. entfallenden Antheilen

Die ziffernmässig festgesetzten Refactien sind bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu erfragen

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Gegen auf die schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis Ende December 1894 in Vorlage zu bringen sind

Bei Auflieferung eines Quantums von 70000 Tonnen wird ausserdem eine Super-Refactie von 1 Kreuzer pro 100 kg bewilligt; die Begünstigung gilt nur für Sendungen ungar. Provenienz. Sendungen, bei welchen constatirt wird, dass selbe von ausländischen Stationen nach der betreffenden ungarischen Aufgabsstation befördert und von da nach bayerischen, süddeutschen, schweizerischen, vorarlbergischen und französischen Stationen weitergesendet wurden, werden von der Begünstigung ausgeschlossen.
In das Minimal-Quantum werden die auf Grund der im Vrdgs.-Bl. Nr. 109 vom 21. September, sub Post Nr. 1760, publicirten Begünstigung verfrachteten Sendungen einbezogen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Mais

Von den Stationen der Linien: Ersékujvár (exclns.) Budapest-Cseglèd-Arad-Tövis, Budapest-Kelenföld-Almás Füzitö (inclus.) Szajol-Debreczen-Püspök-Ladány-Brassó; Nagyvárad-Szeged-Villány; Arad-Temesvár-Báziás (excl.); Czegléd-Szeged-Toplecz; Budapest-Zimony (excl.); Kis-Körőskalocsa; Szabadka-Baja; Dálja-Brod; India-Mitrovicz-Vinkovce; Debreczen-Nagy-Károly; Debreczen-Miskolcz-Kassa; Kőbanya-Hatvan-Miskolcz; Hatvan-Szolnok; Hatvan-Ruttka (exclus.) Fülek-Miskolcz; Rákos-Ujszász; Nagy-Károly-Szatmár; Szerencs-Marmaros-Sziget; Sátoralja Ujhely-Kassa; Legenye-Mibály-Vidrány (exclns.); Nyiregybáza-Ungvár; Bátyu-Beszkied-Landesgronze (exclns.); Szatmár-Királyháza

norddeutschen, niederländischen und belgischen Stationen

Bei Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief, und zwar:

A. Bei Auflieferung von 50000 Tonnen,
B. „ „ „ 60000 „
C. „ „ „ 70000 „

Vom dritten Tage nach erfolgter Publication bis 14. September 1894

Die einschlägigen Ausnahmetarife des: Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafen-Verbandes; Ostdeutsch-Ungarischen Eisenbahnverbandes; Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes; Sächsisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes; Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes; Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes; Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes; Elbe-, Rhein- und Main-Umschlagverkehres

Verschieden

A. 15 pCt.
B. 20 pCt.
C. 25 pCt.
} Nachlass von den von der Anfgabsstation bis Wien St.E.G., bezw. Ruttka-Zsolna, bezw. Kassa, zur Tarifbildung verwendeten Antheilen

Die ziffernmässig festgesetzten Refactien sind bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu erfragen

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Gegen auf die schliessende Firma als Anfgeberin lautendo Duplicat-Frachtbriefe, welcho bis Ende December 1894 in Vorlage zu bringon sind

Bei Anflieferung eines Quantums von 0000 Tonnon wird ansserdem eine Super-Refactie von 1 kr. pro 100 kg bewilligt. Die Begünstigung gilt nur für Sendungen ungarischer Provenienz. Sendungen, bei welchen constatirt wird, dass selbe von ausländischen Stationen nach der betroffenden ungarischen Aufgabsstation befördert und von da nach norddeutschen, niederländischen oder belgischen Stationen weitergesendet wurden, werden von der Begünstignng ausgeschlossen
In das Minimalqnantum werden die anf Grund der im Verordnnngs-Bl. Nr. 109 vom 21. September sub Post Nr. 1759 publicirten Begünstigung verfrachteten Sendungen einbezogen

Fortlaufendo Nr.	Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nr.	1761	1762	1763	1764
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Betheiligten Verwaltungen			Königl. ungar. Staatseisenbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Ziegel (Maner- und Dachziegel)	Unbearbeitete Quarz-Bruchsteine	Rübenschnitte / Zuckerrüben	Brennholz
für die Transportstrecke von	Teechen K.F.N.B.	Scheiblingkirchen	Angern	Weieskirchen Stadt
für die Transportstrecke nach	Friedek-Mietek	Schönbrunn	Ligetfalu, Moson-Szt. János, Orosvár, Rajka	Angern
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Localtarife	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	6·3 kr.	Besteht kein directer Frachtsatz	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 21·6 / 18·8 / 16·8 / 14·0 / 11·9 / 10·3 / 8·3 / 17·1
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	3·6 kr.	57·6 kr.	kr. 18·9 / 23·9 / 18·9 / 15·2 / 20·2 / 15·2 / 15·2	kr. 15·8 / 14·1 / 12·7 / 10·6 / 9·5 / 8·8 / 7·3 / 14·1
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	2·7 kr.			kr. 5·8 / 4·7 / 4·1 / 3·4 / 2·4 / 1·5 / 1·0 / 3·0
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclam. Firma als Anfgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche von Seite der Empfangestation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei dem nebenbezeichneten Bane verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt			
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nr.	1765	1766	1767	1768	1769
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	B.N.B.
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Betheiligten Verwaltnngen		Betheiligten Verwaltnngen		
	Pitch-Pine (Pechkiefer)	Frieche Cichorienwnrzel	Kocbealz	Roheisen	
für die Transportstrecke von	Dresden-Elbkai / Schönpriesen-Umschlag / Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landnngeplatz nnd Aussig-Landnngsplatz	Všetat-Přivor	Kornenburg	Trzynietz	
für die Transportstrecke nach	Wien (Oe.N.W.B., St.E.G., K.F.N.B., K.F.J.B.)	Mětětitz	Neupaka / Semil / Smifitz / Wostroměř	Zsolna	
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Bei Aufgabe, reep. Bezahlnng der Fracbt für den Fracbtbrief und Wagen, nnd zwar für mindestens 10000 kg	Frachtzablung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagene, unter Aufrechtbaltung der für Classe C giltigen Tarifbeetimmungen	Anfgabe von, resp. Fracbtzahlnng für mindestene 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltnng der für Güter des Specialtarifes 1 giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzablnng für dae factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Für Baumaterialien nnd Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche für den Neubau einer mechanischen Weberei in Schlinckenau bestimmt sind, gelangt bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893 die im Annahmetarif 21 der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50%ige Ermässigung der normalen Frachtsätze nach Schlinckenau zur Anwendung. Die hiernach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernngen insolange, als der officielle Tarif nicht billiger ist.
	14 Tage nach erfolgter Pnblication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Bie auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Bis anf Widerrnf. längstens jedocb bie Ende December 1893	Bis anf Widerrnf, längetens aber bis Ende 1893	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Elbenmschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Localtarif	Localtarif der Oe.N.W.B.	Localtarif	
Frachtsatz per 100 kg	215 / 174 / 179	13·4 kr.	91·2 / 83·0 / 96·2 / 91·2 kr. ö.W.		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	136 / 95*) / 100*) Pfennige	11·4 kr.	72 / 72 / 84 / 79 kr. ö.W.	10·7 kr.	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	79 / 79 / 79	2 kr.	19·2 / 11·0 / 12·2 / 12·2 kr. ö.W.		
Art der Durchführung	Im Rückvergütnngswege	Im Kartirnngswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten ale Aufgeber lauteuden Dnplicat-Frachtbriefe für den Babntransport ab Umschlagsplatz nnd der Schiffsconnoesemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Dieee Docnmente, welche keinen bahnämtlicben Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1894 in Vorlage zn bringen				
Besondere Bemerkungen	*) In diesen Frachtsätzen iet die Schleppbahngebübr nicht enthalten, dieselbe beträgt zehn Pfennige pro 100 kg bei Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landnngeplatz, Schönpriesen-Umschlag nnd Anssig-Landnngeplatz,	Auf- und Abladen dnrch die Partei auf eigene Koeten	Die Portozuscbläge zn den Gebübren der S.N.D.V.B. gelangen nicbt zur Einhebnng. Alle eventnellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet.		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1770	Südbahn-Gesellschaft		Futterartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee und Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Häckerling, Häckesel, Kaff, Ohm, Schlämpe, Spülicht, Träbern, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen, Oelknchenmehl	Auf den österreichischen Linien der Südbahn und auf der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn		Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen, als Minimalgebühr werden 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben. Auflieferung der Sendungen mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge, habsämtliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendung nach österreichischen Empfangsstationen	Vom 1. November 1893 bis Ende April 1894	Localtarif	Verschieden	0·2 Heller pro 100 kg und 1 km mit der Beschränkung, dass diese Frachtberechnung nur insolange Platz zu greifen hat, als nicht ein 50%iger Nachlass von den normalen Tarifen pro Wagen einen höheren Einheitssatz, bezw. Gesammtfrachtsatz ergibt, in welchem Falle die 50%ige Ermässigung zur Anwendung gelangt; in jedem Falle jedoch in minimo fl. 4 pro Frachtbrief und Wagen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizulegen. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfntter und Streuartikel

Vor- und Znname der Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen . . .			

Voraugegebenes Gesammtquantum wird in der Statiou . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtos nach Statiou . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorgenannten Gemeindeangehörigen znr Verwendnng im eigenen Bereiche abzugebeu.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshanptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantnm der bezeichneten Artikel zur Verwendnng im eigenen Bereiche der angeführteu Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht anf die Anzahl nnd Gattung der denselben angehörigen Thiere dem wirklichen Bedarf angemesson ist, daher die hiefür Seiteus der Eisenbahn-Verwaltungen zngestandenen Frachtbegünstigungeu Anweudung finden können.

Ort und Datnm der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . (L. S.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 110. Wien, 23. September 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Neuberg über das Niederalpel nach Mariazell.

Das k. k. Handelsministerium hat dem steiermärkischen Landesausschusse die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Neuberg über das Niederalpel nach Mariazell im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 8. September 1893. Z. 46.831.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 20. September 1893, Z. 49.584, betreffend Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Mit Note vom 9. September 1893 hat das Reichs-Eisenbahnamt in Berlin dem Centralamt mitgetheilt, dass in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterworfenen Eisenbahnen Deutschlands unter A II (Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung) als

Nr. 62 a[1] die Röthenbach b/L.-Weil'er Eisenbahn

nachzutragen ist.

Das Centralamt hat hievon gemäss Art. 58 des internationalen Uebereinkommens den anderen vertragschliessenden Staaten unterm 13. September 1893 Nachricht gegeben.

Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt gemäss Absatz 2 des Art. 58 nach einem Monat vom Datum des Benachrichtigungsschreibens.

Niederlande.

Mit Note vom 7. September 1893 hat das kgl. niederländische Ministerium des Waterstaat für Handel und Industrie in Haag dem Centralamt von der am 16. August 1893 stattgefundenen Eröffnung der Localbahn Sauwerd-Roodeschool Kenntniss gegeben mit dem Beifügen, dass diese Eisenbahn von der Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahn betrieben werde.

Gleichzeitig hat das Ministerium die Aufnahme der neuen Eisenbahn in die Liste der Niederländischen Eisenbahnen verlangt, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet.

Das Centralamt hat hievon gemäss Art. 58 des eben genannten Uebereinkommens den anderen vertragschliessenden Staaten unterm 13. September 1893 Nachricht zu geben.

Der wirkliche Eintritt der Eisenbahn Sauwerd-Roodeschool in den internationalen Transportdienst erfolgt gemäss Absatz 2 des Art. 58 nach einem Monate vom Datum des Benachrichtigungsschreibens.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 21. September 1893, Z. 47.844, enthaltend die vom Centralamte in Bern an die Vertragsstaaten versendete Mittheilung des k. k. österr. Handelsministeriums vom 28. August 1893, betreffend die Vervollständigung des Verzeichnisses der Gegenstände, auf deren Beförderung gemäss Art. 2 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden.

2. Gegenstände, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen.

Für die Eisenbahnen Oesterreichs
können im Allgemeinen diejenigen Gegenstände, welche sich wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit zur Beförderung nicht eignen, nicht nominell angeführt werden. Es kann daher nur auf die hinsichtlich der Dimensionen, des Gewichtes und der sonstigen Beschaffenheit der zu versendenden Güter bestehenden allgemeinen Vorschriften hingewiesen werden.

Vom Transporte ausgeschlossen sind demnach alle diejenigen Gegenstände,

a) durch deren Verladung die Belastung einer Achse so sehr erhöht wird, dass der Achsendruck auf einer der bei dem Transporte betheiligten Bahnlinien die für dieselbe erlaubte Grenze übersteigt;
b) nach deren Verladung das Gewicht der Güterwagen inclusive der Belastung mehr als 2·8 t pro Meter der Gesammtlänge des Wagens (einschliesslich der Pufferlängen) beträgt;
c) bei deren Verladung das Lademass einer der am Transporte betheiligten Bahnlinien überschritten wird;
d) deren Verladung einen grösseren Radstand der Wagen erfordert als jenen, welcher auf einer der am Transporte betheiligten Bahnlinien zulässig ist.

Zur weiteren Erläuterung wird beigefügt:

Ad a) Der Achsendruck darf überhaupt nie 14 Tonnen übersteigen; auf allen normalspurigen Eisenbahnen ist ein Achsendruck von mindestens 9 Tonnen zulässig.

Bezüglich der Grenze des Achsendruckes auf jeder einzelnen Linie wurde von Seiten der österreichisch-ungarischen Bahnverwaltungen ein „Verzeichniss der auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen zulässigen grössten Achsdrucke" im Jahre 1892 herausgegeben, welches jedoch bisher weder behördlich geprüft noch genehmigt wurde.

Ad b) Die Grenze von 2·8 t ist insofern keine absolute, als für Specialtransporte grössere Gewichte bedingungsweise gestattet werden können.

Ad c) Auf den österreichischen Eisenbahnen sind dermalen noch vier Lademasse in Anwendung, welche in dem vom Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen unter dem Titel „Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademasse, Berlin 1889" veröffentlichten Verzeichnisse enthalten sind.

Die Lademasse unterliegen übrigens bei Ladungen grösserer Länge mit Rücksicht auf die Befahrung scharfer Bogen und doppelgeleisiger Bahnen mit geringer Geleiseentfernung noch mehrfachen Einschränkungen.

Auf den österreichischen Eisenbahnen darf im Allgemeinen die Länge einer Ladung 19 Meter nicht überschreiten.

Ad d) Bezüglich der auf den einzelnen Bahnlinien zugelassenen grössten Radstände ist das unter dem Titel „Maximalradstand der im internationalen Eisenbahnverkehre zugelassenen Personen- und Güterwagen" zu § 1 des Protokolles vom 15. Mai 1886, Art. 2, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, herausgegebene Verzeichniss massgebend.

In der Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 1. März 1893, Z. 10.863, V.-Bl. Nr. 27, betreffend die vom Centralamte in Bern an die Vertragsstaaten versendete Zusammenstellung der bis zum 22. Februar 1893 eingegangenen Mittheilungen über die im Art. 2 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 erwähnten Gegenstände, auf welche dieses Uebereinkommen keine Anwendung findet, sind in der Rubrik „Oesterreich-Ungarn" unter Ziffer 1 in der Definition von „Briefen" nach dem Worte „alle" die Worte „offenen oder geschlossenen" nachträglich in einer Klammer einzuschalten.

Wien, am 21. September 1893.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. September 1893, womit für den Monat October 1893 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat October 1893 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 25 Percent in Silber zu entrichten ist.

Steinbach m. p.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Zur Erwirkung der lastenfreien grundbücherlichen Abschreibung und Uebertragung einer für Eisenbahnzwecke enteigneten Grundfläche genügt das rechtskräftige Enteignungs-Erkenntniss und der Nachweis des Erlages der gerichtlich bestimmten Entschädigungssumme. Der Rechtskraft des gerichtlichen Entschädigungs-Erkenntnisses bedarf es nicht.

(Entscheidung vom 20. Juli 1892, Z. 8766.)

Auf Grund des Enteignungs-Erkenntnisses, des Entschädigungs-Erkenntnisses und des Nachweises über den gerichtlichen Erlag der in letzterem zuerkannten Entschädigungssumme wurde mit Bescheid des k. k. Kreisgerichtes B.-Leipa vom 27. Februar 1892, Z. 1411, die lastenfreie Abtrennung einer enteigneten Grundfläche von der Grundbuchseinlage des St. und die Uebertragung des Trennstückes in die Eisenbahnbuch-Einlage der Böhm. Nordbahn bewilligt.

Ueber Recurs des St. behob das k. k. Oberlandesgericht Prag mit Decret vom 18. Mai 1892, Z. 12.684, diesen Bescheid und wies das Begehren der Böhm. Nordbahn um lastenfreie Abtrennung, resp. Zuschreibung des Eigenthumsrechtes an dem fraglichen Grundstücke zurück, weil die Einverleibung auf Grund des nicht in Rechtskraft erwachsenen Enlschädigungs-Erkenntnisses des k. k. städt. deleg. Bezirksgerichtes B.-Leipa, welches gerade in Betreff der fraglichen Parzelle vom Oberlandesgerichte behoben wurde, bewilligt worden war.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab dem von der Böhm. Nordbahn ergriffenen Revisions-Recurse mit Entscheidung vom 20. Juli 1892, Z. 8766, Folge, und stellte den erstrichterlichen Bescheid wieder her, und zwar im Wesentlichen mit folgender Begründung: Mit Rücksicht auf die Bestimmungen der §§ 365 und 444 a. b. G.-B., dann § 9 c) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, erscheint ein rechtskräftiges Enteignungs-Erkenntniss als eine solche öffentliche Urkunde, auf Grund welcher nach § 33 des Grundbuchsgesetzes die Einverleibung des Eigenthumsrechtes auf das enteignete unbewegliche Gut für Denjenigen, zu dessen Gunsten die Enteignung ausgesprochen wurde, einverleibt werden kann.

Diese Einverleibung ist im vorliegenden Falle, wo es sich um eine Enteignung nach dem Gesetze vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, handelt, nur durch den gerichtlichen Erlag des Entschädigungsbetrages bedingt (§ 34), nicht aber dadurch, dass das diesfällige Entschädigungs-Erkenntniss in Rechtskraft erwuchs (§ 35). Demgemäss vermag auch die Behebung dieses Erkenntnisses und die Verfügung der Ergänzung des Verfahrens wegen Feststellung der Entschädigung wohl auf die Ziffer dieser, nicht aber auf die Uebertragung des Eigenthums der enteigneten Grundfläche von Einfluss zu sein.

Mit Recht wurde daher erstgerichtlich die Einverleibung des Eigenthumsrechtes an der enteigneten Grundfläche für die Böhm. Nordbahn unter lastenfreier Abschreibung des Trennstückes aus der bisherigen Grundbuchseinlage bewilligt, zumal es sich hier keineswegs um den zwangsweisen Vollzug der Enteignung, d. i. um die Uebergabe der enteigneten Grundfläche in den factischen Besitz der Eisenbahn, handelt, somit nicht die Competenz der politischen Bezirksbehörde platzgreift, zumal weiters die Höhe der gerichtlich bestimmten Entschädigung und der gerichtliche Erlag derselben nachgewiesen ist, und endlich die auf die enteignete Grundfläche erworbenen Pfandrechte gemäss § 34 al. 2 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, auf den erlegten Entschädigungsbetrag übergehen, daher bei Abschreibung des Trennstückes nicht zu übertragen sind.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer normalspurigen Strassenbahn mit elektrischen Betriebe von Smichow nach Košíř. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 19. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich des von dem Gemeindevorsteher Mathias Hlawáček in Košíř im Vereine mit dem Bauunternehmer Josef Linhart in Smichow vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Strassenbahn mit elektrischem Betriebe von Smichow nach Košíř die politische Begehung im Sinne der bestehenden Vorschriften einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 34.187.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Uferbauten zum Schutze der Station Pontafel: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung von Uferbauten zum Schutze der Station Pontafel für den 25. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Richard Kreuter betraut. [G.-I.-Z. 18.176.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Nördliche Linien: Verschiedene bauliche Herstellungen in mehreren Stationen.) Die Projecte für die Herstellung eines Vorbaues am Wasserstationsgebäude, die Aufstellung einer Signalhütte in der Station Moravan, die Herstellung eines Vorbaues am Wohngebäude des Bahnmeisters in der Station Pardubitz der Linie Wien—Bodenbach; die Herstellung eines Vorbaues beim Wächterhaus in der Station Vale, die Vergrösserung des Material-Handmagazins der Bahnerhaltung in der Station Heřmanměstetz der Linie Přelouč—Kalk-Podol; die Uebertragung des Oberbaumagazines von der Station Sadska der Linie Poříčan—Nimburg nach der Station Kouřim der Linie Pečck—Zasmuk und die Herstellung einer Verladebrücke für schwere Frachtstücke und Viehverladung in der Station Oppolau der Linie Lobositz—Libochowitz — wurden zur Ausführung bewilligt. [26. August, Z. 40.564.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Oberbaumagazine in den Stationen Nestersitz und Schönpriesen.) In den Stationen Nestersitz und Schönpriesen werden für Zwecke des Bahnerhaltungsdienstes Oberbaumagazine hergestellt. [29. August, Z. 43.629.]

— (Linie Wien—Marchegg: Strassenbrückenwaage in der Station Schönfeld-Lassee.) In der Station Schönfeld-Lassee wird für Zwecke der Zucker- und Spiritusfabrik in Dürnkrut eine Strassenbrückenwaage aufgestellt. [20. August, Z. 41.387.]

— (Schlachthausbahn: Wächterhütte in der Station St. Marx.) Die abgebrannte Wächterhütte in der Station St. Marx der Schlachthausbahn in km 2·319 wurde wieder hergestellt. [5. September, Z. 46.972.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Schönbrunn—Troppau: Veranda-Errichtung in Freiheitau.) Beim Aufnahmsgebäude in der Station Freiheitau wird die in der Station M.-Ostrau in Verwendung gestandene und dort ausser Gebrauch gesetzte Veranda aufgestellt. [1. September, Z. 46.325.]

Projectirte Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz. (Genehmigung der Typen für den Oberbau.) Die Typenpläne für den Oberbau der projectirten Localbahn Mähr.-Ostrau—Přívos—Witkowitz wurden zur Ausführung genehmigt. [3. September, Z. 40.713.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn. (Anschaffung von Personenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn in Vorlage gebrachten Constructionspläne für 7 neu anzuschaffende Personenwagen III. Classe, welche für die Strecke Gablonz—Tannwald der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn bestimmt sind, mit dem Bemerken genehmigt, dass die Stützen für die Ausschlaglaternen, sowie die Kloben für die Schlusslaterne entsprechend den Bestimmungen über die Bauart der Fahrbetriebsmittel der österr. Eisenbahnen mit normaler Spurweite, anzubringen sein werden. [Z. 44.862.]

Bozen - Meraner Bahn. (Fahrplan.) Der bestehende Sommerfahrplan bleibt unverändert und behält seine Giltigkeit auch als Winterfahrplan. [Z. 49.245.]

Zusammenstellung

der im Monate August 1893 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1891	19.692	4.293	25.876	155	150	19	324	1·2	248	6	238	.	1	.	.	1	.	14
Nordöstliche Linien	197	3.723	4.193	8.113	5	97	22	124	1·5	105	4	174	.	.	.	.	1	.	4
Dalmatiner Staatsbahn	.	269	.	269	.	5	.	5	1·8	.	.	8	.	.	.	.	.	1	.
Istrianer Staatsbahn	62	629	31	722	1	.	.	1	0·1	3	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62	471	320	853	3	10	2	15	1·7	13	.	9	.	.	.	.	1	.	6
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.084	837	2.107	.	11	1	12	0·5	17	5	29	.	2	.	.	1	.	.
Böhmische Westbahn	62	387	124	573	.	4	.	4	0·7	5	.	2	.	.	.	.	.	.	3
Buschtěhrader Eisenbahn	248	439	1.892	2.579	18	8	8	34	1·3	40	.	20	.	2	.	.	.	.	7
Eisenbahn Wien-Aspang	.	315	754	1.069	.	5	.	5	0·4	4	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	155	372	.	21	11	32	8·6	2	2	26	.	11	.	.	.	1	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	483	4.200	3.280	7.963	24	34	6	64	0·8	61	4	49	1	.	.	.	3	.	14
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	434	.	496	2	10	.	12	2·4	5	.	7	.	.	.	.	.	.	2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	481	67	548	.	4	.	4	0·7	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	341	3.035	1.973	5.349	20	29	.	49	0·9	49	.	14	.	.	.	.	.	.	16
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	615	2.945	806	4.366	26	48	.	74	1·6	67	.	31	.	.	.	2	1	2	2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	273	42	315	.	3	.	3	0·9	3	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	838	7.398	1.054	9.290	39	28	4	71	0·7	69	1	37	.	.	.	7	1	.	6
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.144	341	1.485	.	9	.	9	0·6	9	.	1	.	.	.	.	.	.	5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	124	279	403	.	3	3	6	1·4	1	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	26	1.922	.	1.948	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	5073	49.368	20.503	74.944	293	479	76	848	.	701	22	659	1	16	.	9	9	4	79

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
3. Istrianer Staatsbahn . . . . . 0·1 „
4. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 0·4 „
5. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 0·5 „
6. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·6 „
7. Böhmische Westbahn . . . . . 0·7 „
8. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . . 0·7 „
9. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 0·7 „
10. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 0·8 „
11. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·9 „
12. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 0·9 „
13. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 1·2 pCt.
14. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 1·3 „
15. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 1·4 „
16. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 1·5 „
17. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 1·6 „
18. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 1·7 „
19. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 1·8 „
20. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 2·4 „
21. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 8·6 „

Die auf der Graz-Köflacher Eisenbahn in grösserer Zahl vorgekommenen Zugsverspätungen wurden grösstentheils durch die am 6. August in der Strecke Lieboch—Wies in Folge eines Wolkenbruches stattgefundene Zerstörung des Bahnkörpers und zweier Brücken hervorgerufen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 6. Mai bis 16. Juni wurde an neun für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Schnellzugs-Locomotiven die technisch-polizeiliche Prüfung im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 vorgenommen. Diese Maschinen haben nachstehende Bezeichnungen: 1. Inventarsnummer 541, Serie 4·5, Katb. II/c, Fabrikationsnummer 3650, erbaut in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt; 2. Inventarsnummer 542, Serie 4·5, Kath. II/c, Fabricationsnummer 3651, erbaut in Wr.-Neustadt; 3. Inventarsnummer 543, Serie 4·5, Kath. II/c, Fabriksnummer 3652, erbaut in Wr.-Neustadt; 4. Inventarsnummer 544, Serie 4·5, Kath. II/c, Fabriksnummer 3653, erbaut in Wr.-Neustadt; 5. Inventarsnummer 545, Serie 4·5, Katbegorie II/c, Fabriksnummer 3654, erbaut in Wr.-Neustadt; 6. Inventarsnummer 546, Serie 4·5, Kath. II/c, Fabriksnummer 3655, erhaut in Wr.-Neustadt; 7. Inventarsnummer 548, Serie 4·5, Kath. II/c, Fabriksnummer 869, erbaut in Floridsdorf; 8. Inventarsnummer 547, Serie 4·5, Kath. II/c, Fabriksnummer 3656, erbaut in Wr.-Neustadt, und 9. Inventarsnummer 550, Serie 4·5, Kath. II/c, Fabriksnummer 3673, erbaut in Wr.-Neustadt. — Die Kessel dieser neun Maschinen wurden sämmtlich laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen und haben dieselbe anstandslos bestanden. Diese vorbezeichneten Maschineu sind alle gleicbartig nach den vom k. k. Handelsministerium mit Erlass vom 14. August 1888, Z. 22.407, genehmigten Typenplänen erbaut. Dieselben haben im Ganzen vier Acbsen, von welcben die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche in einem eigenen drehbaren, vorne liegenden Truckgestelle montirt sind; die dritte und vierte Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben aussen horizontal liegende Cylinder, aussenliegende Frames; die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend und geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Die Kessel sind mit einer vollständigen Armatur versehen, mit variablem Blaserohr, Hilfsgehläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, einfachem Sandstreu-Apparat, Funkenfänger mit Rose, Vacuumbremse mit Vorrichtung zur Bethätigung vom Zuge aus, dann Tender-Spindelbremse, ferner Dampfheizung, Geschwindigkeitsmesser von Haushälter. Die Spurweite bei sämmtlichen Maschinen ist die normale. Das Totalgewicht jeder dieser Maschinen in ausgerüstetem Zustande beträgt 45·5 t, die concessionirte Dampfspannung 11 Atmosphären. Bei den mit den vorbeschriebenen Maschinen vorgenommenen Probefahrten wurden nachstehende Geschwindigkeiten erreicht: Bei der sub 1 bezeichneten Maschine am 5. Mai unternommenen Probefahrt auf der 11 km langen Strecke von Neulengbach bis Böheimkirchen eine maximale Geschwindigkeit von 110 km per Stunde und eine durchschnittliche von 66 km; bei der sub 2 bezeichneten Maschine am 9. Mai auf der Strecke Neulengbach—Böheimkirchen eine maximale Geschwindigkeit von 108 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 74 km per Stunde; bei der sub 3 angeführten Maschine auf der 22·6 km langen Strecke St. Pölten—Neulengbach eine maximale Geschwindigkeit von 102 km und eine durcbschnittliche von 74 km per Stunde; bei der sub 4 bezeichneten Mascbine am 19. Mai auf der Strecke Neulengbach—St. Pölten eine maximale Geschwindigkeit von 102 km und eine durchschnittliche von 71 km per Stunde; mit der sub 5 auf derselben Strecke am 26. Mai unternommenen Probefabrt eine maximale Geschwindigkeit von 100 km und eine durchschnittliche von 73 km per Stunde, ferner auf der gleichen Strecke mit der sub 6 bezeichneten Maschine eine maximale Geschwindigkeit von 104 km und eine durchschnittliche von 69 km per Stunde; das gleiche Resultat wurde auf derselben Strecke erzielt mit der suh 7 und 8 bezeichneten Mascbine; die Probefahrt mit der sub 9 beschriebenen Maschine auf dieser Strecke ergab eine maximale Geschwindigkeit von 108 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 71 km in der Stunde. Im Hinblicke auf dieses günstige Ergebniss obwaltete kein Anstand, dass diese neun Schnellzugs-Maschinen für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen verwendet werden. [Z. 46.968.]

Unterkrainer Bahnen. (Linie Laibach—Gottschee: Betriebsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Strecke Laibach-Gottschee wurde für dieselhe ex commissione der Betriebsconsens ertheilt.

[21. September, Z. 49.937.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate August.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates August folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. August die Theilstrecke Schönholz—Heiligensee der Strecke Schönbolz—Tegel—Velten im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Güterverkehr in Wagenladungen.

b) In Waldeck: Am 2. August die 18·9 km lange Theilstrecke Arolsen—Corbach der Nebenbahn Warburg-Corbach mit den Verkehrsstellen und Entfernungen Arolsen (bestehende Station). Mengeringhausen (Haltestelle, 2·6 km), Twiste (Station, 6·8 km), Berndorf (Waldeck, Station, 11·6 km) und Corbach (Station, 18·9 km) für den Güterverkehr in Wagenladungen; am 15. August wurde diese Theilstrecke, welche der kgl. preussischen Eisenbahn-Betriebsdirection zu Elberfeld, bezw. dem kgl. preussischen Eisenbahn-Betriebsamte zu Cassel unterstellt ist, auch für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtstückgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet; die Stationen sind für den Gesammtverkehr eingerichtet, während der Haltepunkt Mengeringhausen nur dem Personen- und Gepäckverkehre dient.

c) In Bayern: Am 1. August die 17·75 km lange Localbahn Kötzting-Lam der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkebr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen Kötzting (Station), Zellerthal (Haltestelle, 1·08 km), Grafenwiesen (Haltestelle, 4·60 km), Watzelsteg (Halteplatz, 6·39 km), Hohenwarth (Haltestelle, 9·58 km), Arrach (Haltestelle, 14·21 km) und Lam (Station, 17·75 km); die Stationen und Haltestellen sind für den Gesammtverkehr, der Halteplatz Watzelsteg ist nur für den Personenverkebr eingerichtet; doch können auch auf letzterem während des Zugsaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittlung des Conducteurs zur Aufgabe gelangen; ausser den vorgenannten Verkehrsstellen besteht noch eine Ladestelle „Sperlhammer“ auf freier Bahnstrecke zwischen den Haltestellen Zellerthal und Grafenwiesen; der kleinste Halbmesser der Localbabn Kötzting-Lam beträgt 180 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit höchstens 4·5 m festem Radstande verkehren können; ebenso können auf diese Localbahn Wagen mit mehr als 10 t Bruttolast per Achse nicht übergehen.

d) In Baden: Am 1. August die 13·6 km lange Reststrecke Hammereisenbach—Furtwangen der Bregtbalbahn, deren Theilstrecke Donaueschingen—Hammereisenbach bereits seit dem Vorjahre im Betriebe steht, für den Gesammtverkehr; die Verkehrsstellen der Gesammtstrecke und deren Entfernungen sind folgende: Donaueschingen (Station), Hüfingen (Station, 2·6 km), Bräunlingen (Station, 5·4 km), Bruggen (Haltepunkt, 8·3 km), Wolterdingen (Station, 10·2 km), Zindelstein (Haltepunkt, 15·0 km), Hammereiseubach (Station, 18·8 km), Vöhrenbacb (Station, 24·7 km), Schönenbach (Station, 28·8 km) und Furtwangen (Station, 32·4 km); die Bregthalbahn ist Eigenthum der Centralverwaltung für Secundärbahnen, Hermann Bachstein, und erfolgt die Betriebsleitung durch die Betriebsverwaltung Darmstadt.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate August.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates August folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. August der Haltepunkt Eisenach-West an der Strecke Halle—Bebra im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personenverkehr; der Haltepunkt Gross-Lichterfelde-Süd zwiscben den Stationen Gross-Lichterfelde und Gross-Beeren im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personen- und Gepäckverkehr; die Haltestelle Hähnichen zwischen den Stationen Rietschen und Uhsmannsdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin, welche bisher für den Personen-, Wagenladungs- und Stückgutverkehr eingerichtet war, für den Viehverkehr; der Haltepunkt Alt-Sternberg zwischen den Stationen Szargillen und Meblauken im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromherg, welcber bisher nur dem Personenverkehre diente, für den Wagenladungsgüterverkebr; der Haltepunkt Kating zwischen den Stationen Tönning und Katharinenheerd im Bezirke der kgl.

Eisenbahn-Direction zu Altona für den Personenverkehr; die Haltestellen Crampas-Sassnitz (Endstation der Linie Stralsund—Crampas-Sassnitz) und Sagard (zwischen den Haltestellen Lietzow und Lanken) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für die Abfertigung von Fahrzeugen; die Haltestelle Lanken zwischen den Haltestellen Sagard und Crampas-Sassnitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen; die Haltestellen Altenwillershagen (zwischen den Stationen Langenhanshagen und Damgarten), Horst i. Vorpommern (zwischen den Stationen Starkow und Langenbanshagen), Kenz (zwischen den Stationen Saatel und Barth), Martensdorf (zwischen den Stationen Pantelitz und Cummerow), Neuhof (Mark) (zwischen den Stationen Liegnitz und Brechelshof), Teschenhagen (zwischen den Stationen Samtens und Bergen), Bentwisch (zwischen den Stationen Mönkhagen und Rostock) und Bergsdorf (zwischen der Station Löwenberg und der Haltestelle Klein-Mutz) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für die Abfertigung von Leichen; die Haltestellen Klein-Mutz (zwischen den Haltestellen Bergsdorf und Zehdenick), Vogelsang (Kr. Templin) (zwischen den Stationen Neuhof und Hammelspring), Röversbagen (zwischen den Stationen Schwarzenpfost und Mönkhagen) und Hammelspring (zwischen den Stationen Vogelsang und Templin) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen mit Ausnahme solcher, deren Ver- und Entladung nur an der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann; ferner die Haltestelle Gelbensande zwischen den Stationen Alteheide und Schwarzenpfost im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen, ausgenommen schwerwiegende Fahrzeuge; am 10. August der Haltepunkt Alt-Mädewitz zwischen den Stationen Wriezen a. O. und Alt-Reetz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Wagenladungsgüterverkehr mit Ausschluss von Stückgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen; die Station Rummelsburg Rangirbahnhof im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin, welche bisher dem Stückgut- und Wagenladungsverkehre, sowie dem Viehverkehre im beschränkten Masse diente, für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren aller Art und Fahrzeugen; ferner der Haltepunkt Niederbieber zwischen den Stationen Wiesen und Langenbieber im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personen- und Gepäckverkehr; am 15. August die Haltestelle Immensen-Arpke an der Strecke Lehrte—Stendal im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, welche bisher nur für den Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Personen-, Gepäck, Eil- und Frachtstückgütern, sowie von Leichen und lebenden Thieren; die Beschränkung, nach welcher Sendungen von Immensen-Arpke nur in Frachtüberweisung, nach dieser Haltestelle nur in Francofracht angenommen werden und Sendungen mit Nachnahmebelastung ausgeschlossen sind, wurde aufgehoben; Fahrzeuge und Sprengstoffe werden zur Beförderung von und nach dieser Haltestelle nicht angenommen.

b) In Bayern: Am 1. August die Haltestelle Ellzee an der Localbahn Günzburg-Krumbach der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den Güterverkehr.

c) In Sachsen: Am 15. August der Haltepunkt Hilbersdorf zwischen den Stationen Niederwiesa und Chemnitz der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäckverkehr.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Maria Teresa“ nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 1922 T. Gehalt ist am 10. August mit zwei Passagieren und 759 Gewichtstonnen Ladung, sowie 28.729 Stück verschiedener Hölzer nationaler Provenienz von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 15 Colli Esswaaren, 4000 Stück Bretter, 7500 Stück ½zöllige Bretter, 4829 Stück Staffeln, 4498 Stück halbe Staffeln; nach Suez 6 Colli Porzellan; nach Gedda 248 Colli Papier, 4 Colli Metallwaaren, 15 Colli Manufacturen, 8 Colli Holzwaaren, 40 Colli Essig, 750 Colli Zucker, 500 Stück Buchenstaffeln; nach Aden 17 Colli Holzwaaren, 8 Colli Messingwaaren; nach Mozambique 35 Colli Glasperlen; nach Massaua 9 Colli Esswaaren; nach Ibo 40 Colli Glasperlen; nach Colombo 5 Colli Garne, 4 Colli Manufacturwaaren, 6852 Stück Bretter; nach Rangoon 42 Colli Baumwollwaaren, 12 Colli Metallwaaren; nach Calcutta 26 Colli Knöpfe, 73 Colli Papier, 47 Colli Kurzwaaren, 304 Colli Baumwollwaaren, 48 Colli Garne, 4 Colli Spielwaaren, 86 Colli Manufacturwaaren, 33 Colli Metallwaaren, 245 Colli Glasperlen, 65 Colli Seife, 1 Partie Salzsorten. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 185.651 fl. ö. W.

Moldauverkehr in Prag im Jahre 1890/91. Nach den Aufzeichnungen des Verzehrungssteueramtes Vejton in Prag sind in der böhmischen Landeshauptstadt 1890 angekommen 2000 Schiffe und Flösse, darunter 932 beladene Segel- und Ruderschiffe, 1095 beladene und 905 unbeladene Flösse, dagegen abgegangen zu Thal 1690 Fahrzeuge, und zwar 101 beladene Segel- und Ruderschiffe, 200 unbeladene Segel- und Ruderschiffe, 890 beladene, 800 leere Flösse; zu Berg 289 beladene, 342 leere Ruder- und Segelschiffe. Im Jahre 1891 sind insgesammt angekommen 1660 (— 340) Fahrzeuge, darunter 972 beladene Ruder- und Segelschiffe, 1060 beladene und 600 leere Flösse, abgegangen zu Thal 1490 (— 200) Fahrzeuge, und zwar 95 beladene Ruder- und Segelschiffe, 970 beladene, 520 leere Flösse; zu Berg 877 (+ 246) Fahrzeuge, davon 70 beladene, 807 leere Ruder- und Segelschiffe. Der Waareuverkehr bietet nach den Aufzeichnungen des genannten Verzehrungssteueramtes folgendes Bild: 1890: angekommen zu Thal insgesammt 2,102.836 q, darunter Bauholz 1,701.160 q, Brennholz 242.310 q, Getreide 7067 q, Sägewaaren 147.139 q, sonstige Waaren 5160 q; ausgeladen von thalwärts angeschwommenen Gütern 371.342 q, und zwar 75.060 q Bauholz, 203.000 q Brennholz, 7067 q Getreide, 81.045 q Sägewaaren, 5160 q verschiedene Waaren; abgegangen zu Thal 1,731.494 q, darunter 1,626.100 q Bauholz, 39.300 q Brennholz, 66.094 q Sägewaaren; abgegangen zu Berg 1993 q, darunter 1565 q Kohle, 428 q sonstige Waaren. 1891: angekommen zu Thal insgesammt 2,085.331 q, darunter Bauholz 1,655.475 q, Brennholz 265.570 q, Getreide 15.904 q, Sägewaaren 136.852 q, sonstige Waaren 11.530 q: ausgeladen von thalwärts angeschwommenen Gütern 430.782 q, darunter 74.775 q Bauholz, 259.970 q Brennholz, 15.904 q Getreide, 68.603 q Sägewaaren, 11.541 q sonstige Waaren; abgegangen zu Thal 1,654.549 q, darunter 1,580.700 q Bauholz, 5600 q Brennholz, 68.249 q sonstige Waaren; abgegangen in der Bergfahrt 2842 q, darunter 2099 q Kohle, 743 q sonstige Waaren.

Deutsches Reich. (Schifferschulen im Rheingebiete.) Dem Vorgange in anderen Stromgebieten conform sind auch am Rheine und dessen Nebenflüssen in jüngster Zeit Schifferschulen eröffnet worden. Dem letzten Jahresberichte der Centralcommission für die Rheinschiffahrt ist über die Errichtung und den Besuch dieser Schulen Nachstehendes zu entnehmen:

In Baden bestehen seit 1891 drei Schifferschulen, deren Aufgabe es ist, den jungen Leuten, welche gewerbsmässige Schiffe, Steuerleute u. dgl. werden wollen, zum Erwerbe der hiezu erforderlichen allgemeinen und Fachkenntnisse Gelegenheit zu bieten. Eine dieser Schulen besteht unmittelbar am Rheine in Mannheim, die zwei anderen haben ihren Sitz am Neckar in Eberbach und Hassmersheim, dienen aber ebenfalls der Heranbildung von Rheinschiffern. Diese Schifferschulen sind von den Gemeinden, in denen sie ihren Sitz haben, errichtet worden, jedoch haben selbe im Wesentlichen nur den sachlichen Aufwand für Räumlichkeiten, Heizung, Lehrmittel u. dgl. zu tragen, da aus der Staatscasse für die Unterhaltung der drei Schulen regelmässige Zuschüsse, zur Zeit im Jahre etwas über 1000 Mk. gewährt werden, die zur Bestreitung der persönlichen Kosten (Gehalte der Lehrer u. dgl.) dienen. Statut und Lehrplan der Schulen ist vom Ministerium des Innern genehmigt worden; auch wird über deren Thätigkeit eine ständige Staatsaufsicht durch einen Commissär geübt, als welcher zur Zeit der gleichzeitig das Amt eines Rheinschiffahrt-Inspectors wahrnehmende Vorstand der Rheinbau-Inspection in Mannheim bestellt ist. Der Unterricht in den drei Schulen wird in der Winterszeit, December bis Februar, während ungefähr acht Wochen, wöchentlich in 12 Stunden ertheilt. Im ersten Jahrescurse wird deutsche Sprache (3 Stunden), Rechnen (4 Stunden), Geographie (1 Stunde), Gewässerkunde (2 Stunden) und Schiffbau (2 Stunden) gelehrt; der zweite Jahrgang erstreckt sich auf deutsche Sprache (3 Stunden), Rechnen (2 Stunden), Handelslehre (3 Stunden), Handelsgesetzlehre (2 Stunden), Schiffahrtsgesetzlehre (2 Stunden). Die Schifferschule in Mannheim wurde am 15. December 1891 mit 8 Schülern eröffnet, von denen 5 bis zum Schlusse verblieben und auf Grund öffentlicher Prüfung als zum Besuche des zweiten Curses befähigt anerkannt worden sind. Am 15. December 1892 wurde diese Schule mit zwei Cursen wieder eröffnet; den ersten Curs besuchten

9 Schüler, von denen 8 die Befähigung zum Besuche des zweiten Curses erlangten, den zweiten Curs besuchten 4 der im Vorjahre als befähigt Erklärten; die letzteren wurden auf Grund der öffentlichen mündlichen Schifferprüfung als zum Schifferberufe gut ausgebildet entlassen. An dem ersten Curse der Schifferschule zu Eberbach, welcher am 19. December 1892 eröffnet wurde, nahmen 10 ordentliche Schüler, und zwei Hörer aus dem Stande der älteren Schiffer theil. Der am 27. December 1892 eröffnete erste Curs der Hassmersheimer Schifferschule wurde von 22 Schülern besucht, von denen 15 bis zum Schlusse blieben. Auf Grund der Schlussprüfung sind in Eberbach 10, in Hassmersheim 15 Schüler zum Besuche des zweiten Curses befähigt erklärt worden. Das Ergebniss aller drei Schulen ist ein durchaus befriedigendes und hat auch im Schifferstande überall Anerkennung gefunden. Im Interesse des Schifferstandes läge es, wenn alle diejenigen, welche die Stellung eines patentirten Schiffsführers, Flossführers oder Lootsen anstreben, die beiden Curse einer Schifferschule besuchen und die an das Ende des zweiten Curses verlegte schriftliche und mündliche Abgangsprüfung ablegen würden. Die Erreichung dieses Zieles würde wesentlich gefördert werden, wenn der Besuch der beiden Curse und das Bestehen der Abgangsprüfung mit besonderen Vortheilen hinsichtlich der Erwerbung des Schiffer- und Lootsenpatentes verbunden sein würde.

In Preussen wurde, um jungen Schiffern Gelegenheit zu einer weiteren Ausbildung für ihren Beruf zu geben, zunächst in Ruhrort am 18. Jänner 1891 eine Schifferschule eröffnet. Der Unterricht wird dort im Winter von sechs Lehrern etwa 10 Wochen lang ertheilt. Dem Lehrplane ist ein zweijähriger Curs zu Grunde gelegt. Derselbe enthält wöchentlich 2 Stunden deutsche Sprache, 1 Stunde Correspondenz, 1 Stunde Handelslehre, 2 Stunden Rechnen, 2 Stunden Geographie, 1 Stunde Schiffbaukunde, 2 Stunden Schiffsdienst und 2 Stunden Gesetzeskunde. In Folge der Förderung durch die Staatsregierung und die Behörden, sowie des Entgegenkommens der Rheder und der Kaufmannschaft hat die Ruhrorter Schifferschule in der kurzen Zeit ihres Bestehens bereits einen regen Besuch und einen guten Erfolg zu verzeichnen gehabt. Im Winter 1892/93 begann der Unterricht in zwei Cursen am 3. Jänner und endete am 13. März. Die höchste Schülerzahl betrug 31, und zwar 24 im ersten, 7 im zweiten Curse. Bis zum Schlusse des Unterrichtes blieben hievon 12 Schüler im ersten, 5 im zweiten Curse.

Hamburg. (Schiffahrtsverkehr von und nach der Oberelbe im Jahre 1892.) Nach den vom handelsstatistischen Bureau in Hamburg zusammengestellten tabellarischen Uebersichten über Hamburgs Handel und Schiffahrt im Jahre 1892 sind dortselbst im Berichtsjahre von der Oberelbe angekommen: 12.618 Schiffe und Holzflösse mit zusammen 48.149 Personen Bemannung, 2,625.772 t Tragfähigkeit und 75,328.310 q effectiver Ladung. Unter den eingelangten Fahrzeugen waren der Flagge nach 2298 hamburgische, 7315 preussische, 343 anhaltische, 1303 sächsische, 483 mecklenburgische und 876 österreichische. Die Provenienz betreffend, kamen von Preussen 5214 beladene und 3379 leere Schiffe und 65 Holzflösse, aus Anhalt 337 Schiffe, aus Sachsen und Böhmen 1834 Schiffe, aus Mecklenburg 731 Schiffe und 1 Holzfloss, aus dem Hamburgischen Gebiete 1057 Schiffe. Von den 15,328.310 q eingelangten Gütern waren 639.173 q (4·17 pCt.) Bau-, Nutz- und Brennholz, 2,348.114 q (15·32 pCt.) Salz, 3,012.371 q (19·65 pCt.) Steine, Oelkuchen und andere unverpackte Waaren, 650.404 q (4·24 pCt.) Getreide und Saat, und 8,591.554 q (56·05 pCt.) Stückgüter, ferner 86.694 q Bau- und Nutzholz in Flössen. Zu den Plätzen, von welchen die grössten Waarenquantitäten gekommen sind, gehören: Magdeburg mit 2,820.789 q, Schönebeck mit 2,328.338 q, Aussig mit 1,584.948 q, Dresden mit 1,238.997 q, Tetschen-Laube mit 1,236.398 q, Berlin mit 721.480 q, Dessau mit 443.708 q und Breslau mit 426.668 q. Abgegangen sind von Hamburg nach der Oberelbe insgesammt 12.860 Schiffe mit 48.946 Personen Bemannung, 2,679.169 t Tragfähigkeit und 18,693.463 q Gütern. Von diesen Schiffen waren der Flagge nach: 2334 hamburgische, 7421 preussische, 363 anhaltische, 1381 sächsische, 484 mecklenburgische und 877 österreichische. Was die Bestimmung der ausgelaufenen Schiffe betrifft, so gingen nach Preussen 8392, nach Anhalt 593, nach Sachsen und Böhmen 2453, nach Mecklenburg 468, nach dem Hamburgischen Gebiete 988, ohne Declaration und theilweise zum Abbrecken 26 Fahrzeuge. Unter den angeschifften Gütern befanden sich 1,254.454 q (7·24 pCt.) Steinkohlen und Cinders, 766.926 q (4·10 pCt.) Eisen, 4,605.921 q (24·64 pCt.) Guano, Steine, Schwefel, Salpeter u. s. w., 6,371.718 q (34·09 pCt.) Getreide und Saat, 5.594.444 q (29·93 pCt.) Stückgüter. Die Plätze, nach welchen die grössten Gütermengen verladen wurden, sind der Reihe nach folgende: Magdeburg mit 3,445.740 q, Berlin mit 3,409.642 q, Dresden mit 2,953.346 q, Tetschen-Laube mit 1,631.557 q, Dessau mit 952.901 q, Breslau mit 872.891 q, Aussig mit 782.267 q, Riesa mit 567.789 q.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 1. September:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1888 (Rückzahlung ab 1. December).

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silber-Prioritäten (Rückzahlung ab 1. März).

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (Rückzahlung ab 1. März 1894).

Coupons-Einlösungen.

Ab 2. October:

Steiermärkische Landes-Eisenbahn-Anleihe. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Wiener Verkehrsanlagen-Anl. I. Em., für je Kr. 200 Capital fl. 2.— ö. W.

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen. fl. 7.50 Silber.

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 4.— ö. W.

Buschtéhrader Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen. fl. 3.75 Silber. — 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen. Für Mark 500 Capital Mk. 11.25 Gold.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen. Em. 1886. Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1871. fl. 3.75 Silber.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1883 (steuerpflichtig), für je Mark 600 Capital Mk. 10.80 Gold. — 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1883 (steuerfrei), für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn 4 pCt. Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1891, für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 4.97·2 Silber.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4½ pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.50 ö. W.

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten. Emission 1885, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 7.50 Silber.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. Prioritäts-Obligationen Mk. 6.— Gold.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen (Salzkammergut), für je Mk. 400 Capital fl. 8.— Gold. — 4 pCt. Prioritäts-Obligationen, Em. 1884, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäts-Obligationen, Serie X. Frcs. 6.50 Gold.

Ungarische Nordostbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen. fl. 7.50 Silber. — 6 pCt. Gold-Prioritäten, für je fl. 1000 Capital M. 60.— Gold.

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen I. und II. Em. fl. 5.— Silber.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Kremsthalbahn-Actien. Die neuen Couponsbogen zu sämmtlichen Emissionen der Kremsthalbahn-Actien gelangen gegen Beibringung der Mäntel durch die Bank für Oberösterreich und Salzburg in Linz zur Ausgabe.

Emission.

Friauler Eisenbahn-Gesellschafts-Prioritäts-Obligationen. Die Friauler Eisenbahn-Gesellschaft emittirt mit Bewilligung der Staatsverwaltung zum Zwecke der weiteren Bedeckung der Kosten des Baues der Eisenbahn von Monfalcone- (Ronchi-) Cervignano und einer Schleppbahn von Monfalcone nach Rosega, 4percentige innerhalb 75 Jahren vom Tage der Concessions-Ertheilung ab rückzahlbare Prioritäts-Obligationen im Gesammtnominal-

betrage von ö. W. fl. 1,300.000 Noten. Diese Prioritäts-Anleihe besteht aus 1000 Appoints à fl. 1000 und 3000 Appoints à fl. 100. Für die Friauler Eisenbahn-Gesellschaft ist vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der 4percentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote der vorgenannten Prioritäts-Anleihe zuzüglich einer 4percentigen Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote für das fl. 240.000 ö. W. betragende Prioritäts-Actiencapital gleichkommt. Die Tilgung der Prioritäts-Obligationen hat jener der Prioritätsactien vorauszugehen, und zwar gemäss der festgesetzten Tilgungspläne. Es steht der Gesellschaft frei, mit Genehmigung der Regierung auch grössere Beträge als die im Tilgungsplane vorgesehenen zu amortisiren. Die Coupons der Prioritäts-Obligationen und der Prioritätsactien sind halbjährig am 2. Jänner und 1. Juli eines jeden Jahres zahlbar. Die Notirung der Prioritäts-Obligationen und Prioritätsactien der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft im Cursblatte der Wiener Börse wurde bewilligt.

Rückzahlungen.

Ab 2. October:

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. und II. Emission (verlost am 12. Juni).

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Silberprioritäten Emission 1868, 1871, 1872, 4½ pCt. Goldprioritäten Em. 1882 (verlost am 22. Juni).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. 1886er in Mark verzinsliche Anleihe (verlost am 1. Juli 1893).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten und 5 pCt. Prioritäten II. Em. v. J. 1871 (verlost am 1. Juli).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1891 (verlost am 1. Juli 1893).

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäten Em. 1884 (verlost am 1. April).

Maros-Vasarhely-Szasz Regener Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 17. Juni).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4½ pCt. Schuldverschreibungen vom 15. Jänner 1883 und 1. September 1891 (III. Serie), (verlost am 1. April).

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn. 3 pCt. Goldprioritäten-Partial-Obligationen (verlost am 14. März).

Steiermärkisches Landes-Eisenbahn-Anlehen. I. Serie (verlost am 1. Juli).

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. April).

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Ergebnisse der dem Vereine angehörigen schmalspurigen Bahnen im Rechnungsjahre 1891.) Die Ergebnisse der dem Verein angehörigen schmalspurigen Bahnen im Rechnungsjahre 1891 umfassen:

1. die von der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen betriebene, 5·17 km lange Eichstädter Bahn (Eichstädt-Bahnhof-Eichstädt-Stadt);
2. die von der grossherzogl. Eisenbahn-Direction in Oldenburg betriebene 7·00 km lange Ocholt-Westersteder Bahn;
3. die dem Sächs. Staatseisenbahnnetze angehörigen, im Ganzen 261·07 km langen Bahnen: Wilkau-Saupersdorf, Hainsberg-Kipsdorf, Oschatz-Döbeln, Radebeul-Radeburg, Klotzsche-Königsbrück, Zittau-Markersdorf, Mosel-Ortmannsdorf, Potschappel-Wilsdruff, Willischthal-Ehrenfriedersdorf mit Oberherold-Thum, Mügeln-Nerchau-Trebsen, Schönfeld-Geyer, Grünstädtel-Oberrittersgrün, Mügeln-Geising-Altenberg und Oschatz-Strehla, sowie Zittau-Oybin mit Zweigbahn Bertsdorf-Jonsdorf;
4. die von der grossherzogl. General-Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn betriebene 6·61 km lange Doberan-Heiligendammer Eisenbahn;
5. die von der General-Direction der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen betriebene, 15·11 km lange Eisenbahn Nagold-Altensteig;
6. die von der kaiserl General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen betriebenen, im Ganzen 27·99 km langen Bahnen Colmar-Markolsheim und Lützelburg-Pfalzburg;
7. die von dem Transportunternehmer R. Pringsheim in Beuthen i. Oberschlesien betriebenen, im Ganzen 109·71 km langen Schmalspurbahnen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau;
8. die von der Direction der Pfälzischen Eisenbahnen betriebenen, im Ganzen 36·78 km langen Bahnen Ludwigshafen-Dannstadt und Ludwigshafen-Grosskarlbach;
9. Die zu den kgl. Rumänischen Staatseisenbahnen gehörigen, 90·26 km langen Schmalspurbahnen Bacau-Piatra (Neamtu) und Crasna-Dobrina-Husi;
10. die von der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Linz betriebene, 27·34 km lange Lambach-Gmundener Eisenbahn;
11. die von der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen betriebene, 22·90 km lange Eisenbahn Grau-Bresnitz (Garamberzencze)-Schemnitz (Selmeczbánya);
12. die von der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen betriebene, 32·77 km lange Eisenbahn Taraczköz-Teresel-patak-Kobilaerdö und
13. die von der Betriebsleitung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn betriebene, 25·51 km lange Schmalspurbahn Gölniczbánya-Prakfalu-Szepes-Remete-Szomolnokhutta.

Die unter den laufenden Nummern 1—3, 5, 6 und 8—13 aufgeführten Bahnen dienen dem Personen- und Güterverkehre und die unter laufender Nr. 4 aufgeführte Doberan-Heiligendammer Eisenbahn nur dem Personenverkehre, während die unter laufender Nr. bezeichneten Schmalspurbahnen im Bezirk der kgl. Eisenbahndirection Breslau nur für den Güterverkehr bestimmt sind. Die Spurweite derselben schwankt zwischen 0·75 (Rollbahn bei Louisenhain 0·60) und 1·106 m. Die stärkste Neigung von 1 : 25 hat die Nagold-Altensteiger Bahn (Rollbahn bei Louisenhain 1 : 11), der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke von 19 m befindet sich bei den Schmalspurbahnen im Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau. Von den zusammen 668·22 km langen Bahnen sind nur auf eine Länge von 81·92 km öffentliche Strassen als Unterbau mitbenutzt. Am Schlusse des Berichtsjahres betrug bei den vorstehend bezeichneten Bahnen das verwendete Anlagecapital zusammen 43,169.753 Mk. oder durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 67.360 Mk. Der Betrieb wurde vermittelst 141 Locomotiven, 370 Personenwagen und 4534 Gepäck- und Güterwagen ausgeführt, welche zusammen 2,331.061 Locomotiv-Nutzkilometer und 49,925.211 Wagenachskilometer zurückgelegt haben. Befördert wurden 3,461.330 Personen auf 37,090.527 Personenkilometer und 3,510.962 t Güter auf 41,838.789 Tonnenkilometer.

Die Gesammteinnahme betrug 3,340.234 Mk., d. i. für jedes Kilometer Betriebslänge 5793 Mk., die Gesammtausgabe 2,339.638 Mk., d. i. für jedes Kilometer Betriebslänge 3852 Mk. und der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben 1,186.697 Mk., d. i. für jedes Kilometer Betriebslänge 1647 Mk. Drei Bahnen hatten einen Einnahmeausfall zu verzeichnen, und zwar die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn von 18.384 Mk., die Elsass-Lothringischen Schmalspurbahnen von 97.844 Mk. und die Gran-Bressnitz-Schemnitzer Eisenbahn von 69.873 Mk.

Die Ausgaben betrugen in Hunderttheilen der Einnahmen 70·04 und der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben 29.96, bezw. der Letztere in Hunderttheilen des verwendeten Anlagecapitals 2·35.

Im Berichtsjahre waren bei den Schmalspurbahnen 449 Angestellte und 709 Arbeiter im Tagelohn, zusammen 1158 Personen beschäftigt, für welche an Besoldungen, Löhnen und anderen Bezügen 1,109.622 Mk. aufgewendet wurden.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Seitens der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind die neu aufgestellten Verzeichnisse Nr. 36 (kgl. Eisenbahndirection Elberfeld) und Nr. 60 (k. k. priv. Böhm. Nordbahn), sowie der II. Nachtrag zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 39 (kgl. Eisenbahndirection Hannover) herausgegeben worden. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 36 und 60 werden die im März, bezw. April 1891 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerial-Vice-Secretär im Handelsministerium Rudolf von Amberg zum landesfürstlichen Commissär bei der k. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Südrussischer Güterverkehr via Wołoczysk und Radziwiłow.

Einführung eines Tarifnachtrages III.

Mit 1. October n. St. 1893 tritt der Nachtrag III zum Tarif für den obbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält die Aufhebung der Specialtarife Nr. 2, 3, 16, 17 und 18.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die unterzeichnete General-Direction unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 19. September 1893. [788]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Niederländisch-Englischer Personenverkehr über Tetschen und Bodenbach.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife vom 1. Juni 1893.

Am 1. November 1893 tritt der Nachtrag I zum Tarife für den Oesterreichisch-Niederländisch-Englischen Personenverkehr über Tetschen und Bodenbach in Wirksamkeit.

Derselbe enthält geänderte Fahrpreise I. und II. Classe zwischen Wien (Nord-, Staats- und Nordwestbahn) und London.

Wien, am 16. September 1893. [789]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. (Verkehr mit Ungarn.)

Einführung neuer Tarifhefte.

Mit 15. October 1893 treten für den obgenannten Verband die Tarife Theil II, Heft 3 und 4, in Wirksamkeit und werden hiedurch die gleichen Tarife vom 1. November 1890 sammt Nachträgen ausser Kraft gesetzt.

Insofern in diesen neuen Tarifen Erhöhungen enthalten sind, bleiben die bisherigen Tarifsätze inclusive jener für den Artikel Malz, welche mit dem Einführungstage dieser Tarife in Wirksamkeit treten, noch bis 1. December 1893 in Kraft.

Exemplare dieser neuen Tarife sind bei den Verbandsverwaltungen und auch in unserem Tarifverkaufsbureau, I., Pestalozzigasse Nr. 8, käuflich zu erhalten.

Wien, am 19. September 1893. [790]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Sonstige Nachrichten.

Gütertarif der Station Basel Centralbahnhof (Bötzbergbahn und Centralbahn) für den Verkehr mit der Schweizerischen Nordostbahn u. a. (einschliesslich der Bodenseeuferplätze Lindau u. s. w.) vom 1. August 1892. (Einführung des II. Nachtrages.) Mit Giltigkeit ab 1. September 1893 trat der II. Nachtrag mit Frachtsätzen für die Station Au (Zürich) der Schweizerischen Nordostbahn, sowie mit Ausnahmefrachtsätzen für den Export von Papier aus der Schweiz in Kraft.

Weltausstellung in Chicago. (Frachtbegünstigung für rückgesendete Güter.) Im Bayerisch - Belgischen, Niederländisch - Bayerischen, Belgisch - Oesterreich-Ungarischen, sowie im Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre, dann im Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischen Seehafenverkehre und in sämmtlichen Deutschen Verkehren dürfen deutsche und österreichisch-ungarische Güter aus der Westausstellung in Chicago nach ihren Ausgangsorten unter Berechnung der halben tarifmässigen Fracht abgefertigt werden, wenn dieselben von einem Rücksendungsnachweis des deutschen Reichscommissärs, bezw. der k. k. Centralcommission für die Weltausstellung in Chicago begleitet sind und wenn in den zugehörigen Frachtbriefen bemerkt ist, dass die Sendungen durchwegs aus Ausstellungsgütern bestehen.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen - Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Tarifirung von Baumwolle.) Vom 1. September 1893 ab kommen für Baumwolle (Ausnahmetarif I c) im Verkehre mit Senden die gleichen Frachtsätze zur Anwendung wie im Verkehre mit Lindau.

Deutsch-Französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen. (Holzausnahmetarif vom 1. December 1890.) Mit Giltigkeit vom 1. September 1893 gelangte der Nachtrag IV zum Deutsch-Französischen Holzausnahmetarif zur Einführung.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) In der Zeit vom 7. bis 11. September 1893 hat in Wien eine internationale Zucht- und Nutzviehschau für Rinder und Schweine und damit in Verbindung eine Specialausstellung von Futterbereitungsmaschinen, Molkereigeräthen, Stalleinrichtungen, Stallutensilien und Kraftfuttermitteln stattgefunden. Für die auf der bezeichneten Thierschau und der damit verbundenen Specialausstellung zur Ausstellung gelangten und unveräussert gebliebenen Thiere und Ausstellungsgegenstände wird frachtfreie Rückbeförderung auf den kgl. Bayer. Staatseisenbahnen unter den üblichen Bedingungen gewährt.

Die in der Zeit vom 23. bis 25. September 1893 in der Zuchtgeflügelausstellung in Carlsruhe ausgestellten und unveräussert bleibenden Thiere und Gegenstände werden auf den kgl. Bayer. Staatseisenbahnen unter den üblichen Bedingungen frachtfrei nach den ursprünglichen Aufgabestationen zurückbefördert.

Badisch-Bayer. Personen- und Gepäckverkehr, Tarif vom 1. Mai 1892. (Giltigkeitsdauer von Rückfahrkarten.) Ab 1. October 1893 wird die Giltigkeitsdauer sämmtlicher Rückfahrkarten nach badischen Stationen auf 10 Tage verlängert.

Eine Verlängerung durch zwischenfallende Sonn- und Feiertage ist künftig ausgeschlossen.

Die gleiche Giltigkeitsdauer kommt auch für die bayer.-badischen Rundreisekarten zur Einführung. Die Giltigkeit erlöscht um Mitternacht des letzten Tages.

Norddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern. (Theil II des Transittarifs für deutsch-österreichische Grenzstationen vom 1. December 1891.) Am 1. September 1893 ist der Nachtrag I in Kraft getreten.

Derselbe enthält ausser mehrfachen Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen auch neue Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 1 (für Eisen- und Stahl etc.) und Nr. 2 (für Zucker).

Ostpreussisch-Bayerischer Güterverkehr. (Wegfall eines Localbahnzuschlages.) Für die an der Staats-Localbahn Pocking-Passau gelegene Haltestelle Neustift ist der Localbahnzuschlag in Wegfall gekommen.

Deutsch-Niederländischer Verband. (Uebertragung der Giltigkeit einzelner Frachtsätze.) Mit dem 1. October 1893 werden die für den Verkehr zwischen der Station Enschede einerseits und den bayer. Stationen Hof, Eger und Franzensbad andererseits eingeführten Frachtsätze auf die gleichnamigen sächs. Stationen übertragen, soweit diese Sätze billiger sind, als die seither im obigen Verbande bestehenden.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr über Elsass-Lothringen.) (Einführung des Nachtrages II.) Am 1. October 1893 tritt der Nachtrag II zu dem Transittarif für die Beförderung von roher Baumwolle von Le Hâvre nach Südbaden in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1771	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 6a und b (Erze und Schlacken)	Trzebinia	dem Schnittpunkte	Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Vom 1. October bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1893	Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. September 1892, Heft 1, Seite 87, Schnittafel 1a	12 Pfennige	10 Pfennige	2 Pfennige	Im Kartirungswege		
1772	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Rohzucker	Tlumacz-Palahicze	C h y b i	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende August 1894	L o c a l t a r i f e	Besteht kein directer Frachtsatz	76·0 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1773	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Eilgüter b) Güter aller Art als Frachtgut	Waltersdorf Graz St.B. Graz S.B. Gleisdorf Febring Landesgrenze oder vice versa		Bei Aufgabe in jedem Gewichte unter Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1893	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	kr. a) 91·0 b) 50·0 a) 103·0 b) 55·0 a) 70·0 b) 40·0 a) 76·4 b) 31·2	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		Nur für von Wien (Matzleinsdorf) provenirende, bezw. nach Wien (Matzleinsdorf) bestimmte Sendungen
1774	Südbahn-Gesellschaft		Brücken-Eisenconstructionen	Wien (Matzleinsdorf)	Videm-Gurkfeld	Sendungen müssen für die Unterkrainer Bahn bestimmt und an die Bauunternehmung oder Bauleitung dieser Bahn adressirt sein. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	174 Heller	152 Heller	22 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1775	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser	Kézdi-Vásárhely	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Bei Frachtzahlung für mindest. a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	269 kr.	ad a) 232 kr. ad b) 182 kr.	ad a) 37 kr. ad b) 87 kr.	Im Kartirungswege		
1776	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Sand	Borohradek	Braunau	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 24·3	kr. 20·6	kr. 3·7	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
					Hermsdorf-Oelberg				23·7	20·2	3·5			
					Halbstadt				22·3	19·5	2·8			
					Bodisch				21·1	18·4	2·7			
					Weckelsdorf				20·4	17·7	2·7			
					Matha-Mohren				19·2	16·6	2·6			
					Politz				18·0	15·5	2·5			
					Hronov				16·8	14·4	2·4			
					Nachod				14·9	12·7	2·2			
					Neustadt a. M.				12·3	10·5	1·8			
					Opočno				9·5	6·0	3·5			

Druckfehler-Berichtigung. **Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.** Im Verordnungs-Blatte Nr. 109 vom 21. September, sub Pos. 1760 soll es in der Rubrik „Besondere Bemerkungen", erste Zeile, richtig heissen: „Bei Auflieferung eines Quantums von 70000 Tonnen" etc.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

In den Stationen **Prag** und **Pilsen** der **k. k. priv. Böhmischen Westbahn** erliegen diverse **alte Materialien,** welche **zum Verkaufe** an den Bestbietenden bestimmt sind, und zwar:

Schienenbruch, altes Kupfer, Messing, Rothgussmetall, Zink, Eisenblech, Gusseisen, Schalengussräder, Herzstücke, Tyres, Achsen, Radsterne, Stahlfederblätter, Gussstahl von Volutfedern, Zerreneisen, diverse Metallspäne, diverse Abfälle, Maculaturpapier und Petroleum-Barels.

Ueber die Menge der einzelnen Sorten und deren Lagerungsplatz, sowie über die sonstigen Verkaufsmodalitäten ertheilt die Betriebs-Direction in Prag (Bahnhof Smichow), die Central-Direction in Wien (Stadt, Elisabethstrasse Nr. 9), schliesslich auch das Materialdepot in Pilsen nähere Auskunft, und es können an den genannten Stellen die zur Offertstellung zu benützenden Offertformularien und Bedingnisse behoben werden.

Die schriftlichen, mit einer 50 Kreuzer-Stempelmarke versehenen Offerten sind von Aussen mit der Bezeichnung:

„Offerte für den Ankauf von Alt-Materialien"

zu überschreiben und nebst dem aus dem Offertwerthe resultirenden 10percentigen, in einem abgesonderten Couverte an die Directionscassa in Prag abzugebenden Vadium bei der Betriebs-Direction in Prag (Bahnhof Smichow) bis zum 28. September l. J. einzureichen.

Offerten ohne Erlag des Vadiums werden nicht berücksichtigt.

Prag, am 16. September 1893.

Die Betriebs-Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifeur

mit **Prima-Referenzen, selbstständiger Calculant,** per **sofort für ein grösseres internationales Speditions- und Elbeschiffahrts-Geschäft gesucht.**

Offerte unter **„P. H. 4410"** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I.** (373)

Betriebsleiter.

Für den commerciellen und technischen Dienst einer Localbahn in Oesterreich wird eine geeignete Persönlichkeit als **Betriebsleiter gesucht.** Dieselbe muss namentlich in commercieller Seite des Verkehres, Frachtermittelungen, Frachtentarife etc. langjährige Erfahrungen, jedoch auch einige betriebstechnische Kenntnisse besitzen. Die Stellung ist dauernd und selbstständig. Anmeldungen sub **„M. 7546"** befördert **Rudolf Mosse, Wien.** (379)

Compagnon,

fachkundig, mit einigen tausend Gulden, zur **Uebernahme eines Speditions-Geschäftes gesucht.**

Anträge unter **„Spedition 29", postlagernd Wien IX/2.** (381)

WILHELM NOWOTNY'S

Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei

Lieferant der k. k. Staatsbahnen

WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33

empfiehlt sich den (363)

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten

Bräuer & Janke

Wien I/1 Tegetthoffstrasse 7 (Kärntnerhof.)

Schutzmarke

Fabrik chirurgischer Verbandstoffe, Rettungskästen, Tragbahren, Sanitäts-Geräthschaften, Bandagen orthopädischer Apparate und künstlicher Extremitäten. Lager chirurgischer Instrumente, Papiermaché-Artikel, Chirurgische Hart- und Weichgummi-Waaren.

Prämiirt Grenoble 1892 für **Rettungs-** und **Sanitätswesen.**

Klinischer Katalog mit über 1000 Illustrationen gratis und franco.

(362)

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

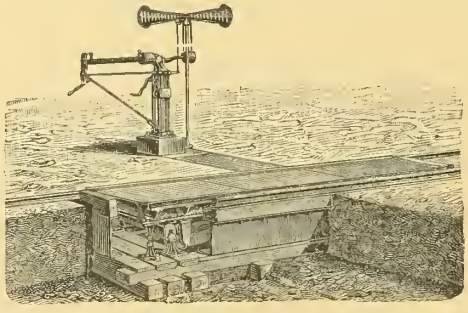
C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

Centrale: Wien, I. Bez., Kärnthnerring Nr. 1.

Filiale: Budapest, Andrássystrasse Nr. 1.

Erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage o h n e Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken

Wartberg und Mitterdorf

Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark

WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.

Maschinelle Einrichtungen für Massen-Production.

Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (323)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Döbling bei Wien.

Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (312)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.

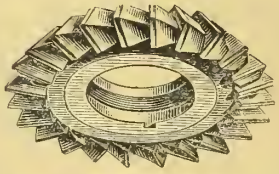
Waggon-Oefen 566 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine „Helios".

Absolut rauchverzehrende „Calorifères".

Central-Heizungen aller Systeme.

Werkzeugfabrik **BLAU & Co.**



WIEN (375)

Hernals, Hauptstrasse Nr. 122

Telephon-Nummer 6137

liefert **sämmtliche Werkzeuge** für Maschinen-Fabriken, Reparatur-Werkstätten, Gas- und Wasserleitungs-Installationen.

Schnellbohrmaschinen.

Illustrirtes Preisbuch gratis u. franco

fabriciren:

Eisen- u. Stahldraht u. Litzen, Kupfer- u. Bronzedraht

für elektrische und Signal-Leitungen, Einfriedigungen, Zugharrièren etc.

Drahtseile

für Aufzüge, schiefe Ebenen, Seilbahnen, Trajecte, Tauerei, Schiffstauwerk, Schlepptrossen, Ankertaue, Verholtrossen.

Isolirte Drähte und Kabel

für Telegraphie, Telephonie, elektr. Licht.

General-Vertr. f. Oesterreich-Ungarn:

Gebr. Bergmann,

Wien, Akademiestr. 3.

(329)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 111. Wien, 26. September 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Internationaler Congress der Strasseneisenbahn-Gesellschaften in Budapest. — Vergleich der Betriebsergebnisse der britischen und amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1892. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Internationaler Congress der Strasseneisenbahn-Gesellschaften in Budapest.

Am 7. September begannen die Sitzungen der in Budapest zusammengetretenen Mitglieder des diesjährigen internationalen Congresses der Vertreter der Strasseneisenbahn-Gesellschaften. Nachdem über Einladung der Municipalverwaltung die Theilnehmer des Congresses am 7. September um 9 Uhr im grossen Ehrensaale des neuen Stadthauses zahlreich erschienen waren, wurde eine Deputation zur Einholung des Handelsministers Béla von Lukács entsendet, der es sich vorbehalten hatte, den Congress persönlich zu eröffnen und bei diesem Anlasse folgende Begrüssungsworte an die Versammlung richtete:

Mit Freuden begrüsse ich hier die Mitglieder des VII. internationalen Strassenbahn-Congresses und spreche meine Freude darüber aus, dass die internationale permanente Vereinigung der Strassenbahnen in diesem Jahre Budapest zum Sitze des Congresses gewählt hat. Ein Umblick in der Hauptstadt wird die Mitglieder davon überzeugen, dass wir volles Verständniss für die Entwicklung des Communicationswesens haben und dasselbe Zeugniss kann die Provinz geben, da wir überall bestrebt sind, mit ehrlicher, fleissiger Arbeit das Communicationswesen zu beben, um so den wirthschaftlichen Blutumlauf des Landes zu kräftigen und zu beleben. Es ist selbstverständlich, dass, nachdem die Fürsorge für das Verkehrswesen des Landes mir anvertraut ist, ich mich auch mit der Entwicklung des Strassenbahnwesens eifrig beschäftige, aber ich muss trotzdem gestehen, dass, obgleich auf diesem Gebiete in den letzten zehn Jahren viel geschehen ist, doch nicht all' das geschehen ist, was geschehen hätte sollen, geschehen hätte können. Aber eben deshalb will ich der weiteren Entwicklung des Strassenbahnwesens besondere Sorgfalt entgegenbringen, will alle jene Errungenschaften, die sich anf diesem Gebiete im Auslande bewährt haben, soweit dies mit Berücksichtigung unserer heimischen Verhältnisse möglich ist, auch hier zur Geltung bringen, nnd werde, wenn sich dies als nötbig erweisen wird, auch in legislativer Weise die Entwicklung des Strassenbahnwesens fördern, damit das jetzt auf dem Gebiete des Trambahnbaues herrschende Leben nicht nur nicht erlahme, sondern demselben einen womöglich noch lebhafteren Aufschwung zu geben. Es sollen hiebei alle jene Momente berücksichtigt werden, welche sich anf diesem Gebiete in anderen Ländern ergeben haben. Das reiche Verhandlungsprogramm des Congresses zeigt, dass hier viele wicbtige, gemeinsame Berübrungspunkte, sowie Fragen finanzieller und technischer Natur existiren, bezüglich derer es keine Scbeidewand zwischen den einzelnen Nationen gibt, sondern für welche eine einheitliche Lösung, oder dort — wo dies nicht möglich ist — zumindest eine Klärung der Ideen überaus wünschenswerth wäre. Und dies eben ist ja die Aufgabe des Congresses. Die Verhandlung jener Fragen, welche das Programm verzeichnet, ist wohl geeignet, den angestrebten Zweck und hiemit das gesammte Strassenbahnwesen zu fördern, und wünsche icb deshalb den Arbeiten des Congresses vollen Erfolg. Ich begrüsse nochmals im Namen der Regierung die erschienenen Mitglieder des Congresses, welchen ich hiemit für eröffnet erkläre, nnd ersuche im Sinne der Geschäftsführung den Präsidenten des Vereins, Herrn Michelet, bezüglicb der weiteren Leitung des Congresses Verfügung zu treffen.

Nach hierauf erfolgter Begrüssung der Mitglieder durch den Vertreter der Haupt- und Residenzstadt, nahm der Vereinspräsident Michelet das Wort und hielt folgende Ansprache an den Minister:

Ew. Excellenz! Ich danke Ihnen lebhaft im Namen des Vereins für die Ehre, die Sie nns erwiesen haben, indem Sie persönlich unseren Congress eröffneten. Die ungarische Regierung, sowie die Stadt Budapest bezeigt uns eine solche Sympathie, die uns wahrhaftig stolz macht, und die zu rechtfertigen, wir mit unseren Arbeiten vollauf bestrebt sein werden. Diese Versammlung umfasst die Mehrzabl der enropäischen Vertreter der Tramways und Localbahnen, deren Kenntnissen und Bestrebungen wir in erster Linie jene Fortschritte zu danken haben, welche seit 20 Jahren anf diesem Gebiete gemacht wurden. Diese Männer haben die neue Aera der Industrie scbaffen geholfen und schreiten fort auf jenem Wege, auf welchem die Hauptstadt Budapest den anderen Grossstädten Europas vorangeeilt ist, indem hier eine ganze Reihe neuer Einrichtungen auf dem Gebiete der Tramways und Localbahnen geschaffen wurde, deren Studium für uns von besonderem Interesse sein wird. Wir haben nie daran gezweifelt, dass wir Seitens der interessirten Factoren hier gut werden empfangen werden; indem aber Ew. Excellenz die Güte haben, unsere Arbeiten in speciellen Scbutz zu nehmen, erweisen Sie uns eine Ehre, die wir nicht zu erwarten wagten. Diese Ehre wird uns ein Sporn sein in der Erfüllung unserer Arbeiten, und bitte ich die geehrten Herren Mitglieder, sich mir in dem tiefgefühlten Danke, welchen ich Sr. Excellenz ausdrücke, anschliessen zu wollen.

Nachdem der Minister, vom Amtsgeschäfte abberufen, sich hierauf entfernt hatte, ersuchte der Vereinspräsident Michelet den Director der Budapester

Strassenbahnen (Pferdebetrieb) Heinrich von Jellinek, den Vorsitz zu übernehmen, worauf dieser die Verhandlung mit einer beifällig aufgenommenen Rede eröffnete, in welcher er im Algemeinen die Tendenz der zu verhandelnden international-gemeinsamen Fragen beleuchtete, deren gedeihliche Lösung von den versammelten Mitgliedern des Vereines ohne Unterschied der Nationalität im Interesse der Hebung der Volkswirthschaft angestrebt wird. Schliesslich erklärte er den Congress als eröffnet.

Vor Beginn der Berathungen verlas Generalsecretär Nonnenberg den Bericht über die Situation des Vereins, dem Folgendes zu entnehmen ist:

Der Internationale permanente Strassenbahnverein zählt augenblicklich 319 Mitglieder, die sich aus 19 Ländern rekrutiren. Der Verein hatte im laufenden Jahre 11.500 Frcs. Einnahmen, zu denen sich ein Ueberschuss von ungefähr 6200 Frcs. aus dem Vorjahre gesellt. Die Ausgaben des laufenden Jahres sind auf 9677 Frcs. präliminirt, sodass der diesjährige Ueberschuss ungefähr 8000 Frcs. betragen wird. In Folge der vorjährigen Cholera musste die 1892er Generalversammlung vertagt werden, wodurch eine Unterbrechung in den Publicationen des Vereins entstanden ist, welche Lücke jedoch durch eine grosse Arbeit Director Géron's aus Köln ausgefüllt wurde.

Nachdem der Jahresbericht einstimmig zur Kenntniss genommen worden, gelangte der erste Punkt des Programms zur Verhandlung, nämlich die Discussion folgender Frage: Welches sind bei Annahme der Schmalspur für eine Bahnlinie die Vortheile oder Nachtheile der drei gebräuchlichsten Schmalspuren, nämlich: 1 m, 75 cm, 60 cm?

Das Referat über diese Frage wurde dem Director Ziffer übertragen, der hierüber einen umfassenden Vortrag hielt.

(Fortsetzung folgt.)

Vergleich der Betriebsergebnisse der britischen und amerikanischen Eisenbahnen für das Jahr 1892.

Im Nachfolgenden erscheinen die Betriebsergebnisse der Bahnen des Vereinigten Königreiches Grossbritannien nach den Ausweisen des Londoner Handelsamtes mit jenen der Bahnen der Vereinigten Staaten Nordamerikas nach dem Jahrbuche von Poor in vergleichender Weise zusammengestellt.

	Grossbritannien	Vereinigte Staaten
Länge des Bahnnetzes . . . . . Meilen	20.325	175.233
Eingezahltes Capital in Actien im Ganzen . . . . . £	693,220.000	984,111.000
„ „ „ „ per Bahnmeile . . . . . £	34.106	5.736
„ „ in Obligationen im Ganzen . . . . . £	251,137.000	1.092,722.000
„ „ „ „ per Bahnmeile . . . . . £	12.356	6.369
Gesammtes eingezahltes Anlagecapital . . . . . £	944,357.000	2.076,833.000
„ „ „ per Bahnmeile . . . . . £	46.462	12.105
Personenverkehrs-Einnahmen im Ganzen . . . . . £	30.253.000	58,711.000
„ „ per Bahnmeile . . . . . £	1.488	344
Frachtenverkehrs-Einnahmen im Ganzen . . . . . £	42,866.000	163,343.000
„ „ per Bahnmeile . . . . . £	2.109	957
Totaleinnahmen incl. diverse Einnahmen . . . . . £	82,092.000	241,054.000
„ „ „ „ per Bahnmeile . . . . . £	4.039	1.397
„ „ „ „ per Zugmeile	5 sh	5 sh 7 d
Betriebsausgaben im Ganzen . . . . . £	45,718.000	169,326.000
„ per Bahnmeile . . . . . £	2.249	984
„ per Zugmeile	2 sh 8 d	3 sh 10 d
„ in Percent der Einnahmen	55·7	70·4
Reineinnahmen im Ganzen . . . . . £	36,374.000	71,728.000
„ per Bahnmeile . . . . . £	1.790	413
„ per Zugmeile	2 sh 3 d	1 sh 9 d
„ in Percent der Einnahmen	44·3	29·6
„ in Percent des eingezahlten Capitals	3·85	3·01
Geleistete Zugmeilen im Personenverkehre	175.926.000	323,930.000
„ „ im Güterverkehre	148.473.000	523.831.000
„ „ im Verkehre gemischter Züge	3,415.000	17,148.000
„ „ per Bahnmeile	16.100	5.000
Zahl der beförderten Reisenden	864,435.000	575.769.000
Personen-Einnahmen per Zugmeile	3 sh 5 d	3 sh 8 d
Beförderte Güter incl. Mineralverkehr . . . . . t	309,453.000	749.332.000
Frachten-Einnahmen per Zugmeile	5 sh 9 d	6 sh 2 d

Die sehr erhebliche Differenz in den Baukosten per englische Meile englischer und amerikanischer Bahnen (46.462 £ gegen 12.105 £) ist zum Theile in den wesentlich verschiedenen localen Bedingungen ihrer Bauanlage begründet, indem ein grosser Theil der amerikanischen Bahnlinien durch wenig cultivirte Gegenden hinzieht, während die Bahnen Grossbritanniens mit den Anforderungen eines dichtbevölkerten und sorgfältig cultivirten Landes zu rechnen hatten.

Ein weiterer Grund für die nahezu viermal grösseren Kosten der englischen Bahnen liegt in dem Umstande, dass mehr als die Hälfte der englischen Bahnlänge zwei und auch mehr Geleise besitzt, während nur circa ein Viertel der amerikanischen Bahnen ein Doppelgeleise besitzt.

Der Unterschied in der Dichtigkeit der beiden Verkehre zeigt sich aus dem Vergleiche der geleisteten Zugmeilen per Bahnmeile; für die englischen Linien sind 16.100 gegen 5000 Zugmeilen bei den amerikanischen Bahnen ausgewiesen.

Die Zunahme des Verkehres im letzten Jahre war bei den Bahnen der Vereinigten Staaten relativ bedeutend grösser als bei den Bahnen Grossbritanniens, da dieselbe für beide ca. 100 Zugmeilen per Bahnmeile betrug.

Auf den englischen Bahnen zeigte sich gegen das Vorjahr eine Zunahme in den Einnahmen aus dem Personenverkehre von 339.000 £ und eine Abnahme der Einnahmen aus dem Güterverkehre von 364.000 £.

Die Gesammteinnahmen der englischen Bahnen sind daher nur ganz unbedeutend gestiegen.

Dagegen haben in Amerika die Bahnen im Personenverkehre eine Mehreinnahme von ca. $^1/_2$ Million Pfund Sterling und im Güterverkehre von mehr als 12 Millionen Pfund Sterling aufzuweisen.

Die Gesammteinnahmen der amerikanischen Bahnen sind gegen das Vorjahr um mehr als 6 pCt. gestiegen.

Die Transportlänge im Personen- und Güterverkehre ist naturgemäss bei den amerikanischen Bahnen eine weitaus grössere.

Durchschnittlich wurde auf den amerikanischen Linien ein Reisender auf 24 Meilen, eine Tonne Frachtgut auf 113 Meilen befördert, welche Ziffern die Leistungen der englischen Bahnen in dieser Richtung weitaus übertreffen.

Die Betriebskosten der amerikanischen Bahnen stellen sich auf 70·4 pCt. der Einnahmen, gegen 55·7 pCt. bei den englischen Bahnen.

Die durchschnittliche Verzinsung des Anlagecapitals der englischen Bahnen mit 3·85 pCt. (für Interessen und Dividenden zusammen) ist die niederste, welche seit 30 Jahren erzielt wurde und gibt dieselbe Zeugniss von den ungünstigen commerciellen Verhältnissen, welche in Grossbritannien im Jahre 1892 herrschten.

Dennoch ist diese durchschnittliche Verzinsung des in den Bahnen angelegten Capitals noch immer grösser, als in Amerika, woselbst dieselbe nur ca. 3 pCt. betrug.

Gänzlich verschieden sind die Percentsätze des Actien- und fundirten Capitals vom gesammten Anlagecapitale; während in England nur ca. ein Drittel des letzteren in Obligationen verausgabt wird, übersteigt in Amerika das fundirte Capital das Actiencapital.

Die Besitzer von englischen Bahnactien und Obligationen erhielten nahezu die gleichen Percentsätze, während die amerikanischen Actienbesitzer nur ca. 1·7 pCt. Dividende, die Besitzer der fundirten Papiere $4^3/_8$ pCt. erhielten. [„Railway News."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn Neuhof-Weseritz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 4. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hezüglich der von dem Fürsten Carl zu Löwenstein und Consorten projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Neuhof der Staatsbahnlinie Wien—Eger über Scheibenradisch nach Weseritz die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission im Sinne der bestehenden Vorschriften einznleiten. Bei dieser Amtshandlung wird unter Anderem die Frage erörtert werden, ob es sich nicht empfehlen würde, die projectirte Localbahn, welche auf absehbare Zeit hinaus nur localen Verkehrshedürfnissen zu dienen haben wird, schmalspurig ausznführen.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Augnst.) Zu der mit Ende des Monates Juli ansgewiesenen Zahl von 460·9 Eisenbahnbau-Kilometer sind dnrch den Beginn des Baues der Lose IV und VI der Gürtellinie der Wiener Stadthahn 0·95 km, resp. 0·66 km, dann durch den Bau des Loses XIII der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn 1·71 km, ferner dnrch den Baubeginn der Verlängerung der Flügelbahn Chrast-Radnitz bis zur Stadt Radnitz der Böhmischen Westbahn 6·6 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Verkehre übergeben wurden die Zahnradbahn auf den Schafberg der Salzkammergut-Localbahn mit 5·8 km, ferner das zweite Geleise in der Strecke Tetschen—Lanbe der Linie Wien—Tetschen der Oesterr. Nordwestbahn mit 1·0 km. Es verblieben demnach mit Schluss des Monates August 464·02 Eisenhahn-Kilometer in Bauausführnng, wovon 96·0 km auf Staatshahnen und 368·02 km auf Privatbahnen entfallen. — Die Vollendung ist in nächster Zeit zu gewärtigen bei der Strecke Wels—Unterrohr der Localhahn Wels-Aschach; namhafter Baufortschritt ist zu verzeichnen auf den Strecken Laibach—Grosslnpp nnd Grosslupp—Gottschee der Unterkrainer Bahnen. Die Zahl der im Monate August beim Eisenbahnhau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich in Folge des abermaligen Zuwachses der neuen Eisenbahnstrecken und der anhaltend für den Eisenbahnban günstigen Jahreszeit von 17.617 auf 18.702 erhöht und beträgt 40 im Durchschnitte pro Kilometer (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 101 vom 31. August).

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Fettgasanstalt und Comprimirstation am Bahnhofe in Lemberg: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Lemberg hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für den am Bahnhofe in Lemberg heabsichtigten Ban einer Fettgasanstalt und Comprimirstation für den 30. September anheraumt. [G.-I.-Z. 18.664.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Erweiterung des Bahnhofes in Laibach.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 15. Juli durchgeführten politischen Begehung wnrde hinsichtlich des Projectes für die aus Anlass der Einmündung der Unterkrainer Bahnen nothwendig gewordene Erweiterung der Südhahnstation Laibach der Bauconsens constatirt. Anlässlich dieser Erweiterung wird auch aus Sicherheitsrücksichten die Herstellung einer Durchfahrt an Stelle der in km 431·4/5 bestehenden Niveauübersetzung und die Beseitigung der Niveaukrenzung in km 431·6/7 durch Herstellung einer Verbindung des Gemeindeweges mit der Bezirksstrasse in km 431·4/5 durch Anlage eines Parallelweges links der Bahn in Aussicht genommen. [22. August, Z. 39.280.]

Gaisbergbahn. (Linie Parsch—Gaisbergspitze: Wasserleitungsanlage in Zistelalpe.) Auf Grnnd des Ergebnisses der am 10. Juli dnrchgeführten Localcommission wurde das Project für eine Wasserleitung von der auf Parcelle Nr. 71/2 befindlichen Quelle bis zur Station Zistelalpe zur Ausführung genehmigt. [30. Angust, Z. 41.389.]

Prager elektrische Localbahn. (Fortsetzungsstrecke königl. Thiergarten—Lustschloss Bubenč: Betriebsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergehnisses der am 31. August durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung wnrde für die Fortsetzungsstrecke königl. Thiergarten—Lustschloss Buhenč der Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Belvedere-Anhöhe in Prag bis zum Lustschlosse in Buhenč der Betriebsconsens ex commissione ertheilt. [18. September, Z. 49.143.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 5. April bis zum 23. Mai wurden im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 fünf für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmte Lastzugs-Locomotiven der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. Dieselben haben nachstehende Bezeichnungen: 1. Inventarsnummer 5712, Serie III/c, Fabrikationsnummer 3637, erbaut in der Locomotivfabrik zu Wr.-Nenstadt; 2. Inventarsnnmmer 5713, Serie III/c, Fabrikationsnummer 3638, erbaut in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt; 3. Inventarsnummer 7469, Fabrikationsnummer 2300, Serie 73·74, Kategorie IV/c, erbaut in der Maschinenfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft; 4. Inventarsnummer 7470, Serie 73·74, Kategorie IV/c, Fabrikationsnummer 2301, erbaut in der Locomotivfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft; 5. Inventarsnummer 7471, Serie 73·74, Kategorie IV/c, erbaut in der Locomotivfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die Kessel dieser fünf Maschinen wurden sämmtlich laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen und hahen dieselhe anstandslos bestanden. Die zwei erstbezeichneten, in Wr.-Neustadt erbauten Maschinen wurden nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 12. November 1887, Z. 38.866, genehmigten Typenplänen hergestellt. Dieselben besitzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Laufachsen sind keine vorhanden. Die erste, zweite und dritte Achse sind miteinander gekuppelt. Die

Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder und innenliegende Frames; die Steuerung geschiebt mittelst Reversirhebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserobr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, einfachem Sandstreu-Apparat, Funkenfänger mit Rose, Vacuumbremse und Spindel-Tenderbremse, ferner Dampfheizung und Haushälter - Geschwindigkeitsmesser. Die Spurweite ist normal und beträgt das Totalgewicht jeder dieser Maschinen im ausgerüsteten Zustande 41·5 t. Die drei anderen in der Locomotivfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft erbauten Maschinen sind gleichartig nach den vom k. k. Handelsministerium unterm 27. Februar 1886, Z. 6645, genehmigten Typenplänen erbaut. Dieselben besitzen vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Sämmtlicbe Achsen liegen vor der Fenerbüchse. Die vierte Achse ist um 12 mm verschiebbar, sämmtliche Achsen erscheinen miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, anssenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Gooch, ist innenliegend und geschieht die Umsteuerung mit Schraube und Hebel combinirt. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Federn der vierten Achse sind durch ein Querhaupt verbunden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach System Friedmann, Classe E, Nr. 9, Sandstreu-Apparat, Funkenfänger mit Rose und mit Einsatzrohr und Sieb, Bremse auf vier Achsen, mit Spindelbremse, combinirte Vacunmbremse auf die Locomotive, den Tender und den Wagenzug wirkend. Die Spurweite ist normal und das Totalgewicht jeder dieser Maschinen in ausgerüstetem Zustande 54·5 t. Die mit diesen fünf vorbeschriebenen Maschinen am 5., 7. und 11. April, 4. und 23. Mai auf der 11·9 km langeu Strecke Wien—Purkersdorf unternommenen Probefahrten gingen anstandslos von statten und wurden hiebei maximale Geschwindigkeiten von 60, bezw. 64 und 66 km und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 32, bezw. 35, 37 und 39 km per Stunde erreicht. Aus Sicherheitsrücksichten obwaltete sohin kein Anstand, diese Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienst der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu übergeben. [Z. 46.969.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Locomotivprüfungen.) Im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 wurden am 24. und 30. Juni technisch-polizeiliche Prüfungen von zwei für die Linien der Oesterr. Nordwestbahn bestimmten Lastzugs-Locomotiven mit Schlepptendern vorgenommen. Die Locomotiven, welche die Inventarsnummern 251, bezw. 252 tragen, wurden in der Locomotivfabrik in Floridsdorf gebaut und sind mit den Fabrikationsnummern 863 und 864 versehen. Die Kesselprobe haben beide Maschinen laut Certificat anstandslos bestanden. Beide Maschinen sind gleichartig nach den vom Handelsministerium mit Erlass vom 16. August 1890, Z. 31.567, genehmigten Typenplänen gebaut. Sie haben drei Achsen, die zweite hievon ist die Triebachse, hingegen sind Laufachsen keine vorhanden und sind diese drei Achsen miteinander gekuppelt. Die Locomotiven haben aussenliegende borizontale Cylinder, innenliegende Frames, eine Steuerung nach der Construction von Allan, welcbe innenliegend ist. Die Umsteuerung geschieht mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird durcb sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen und sind die Maschinen ferner ausgerüstet mit variablem Blaserohr, einem Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, einem Sandstreu-Apparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse auf den Tender wirkend, einer Tender-Spindelbremse, Pulsometerwechsel, sowie eine Dampfheizung; ausserdem sind noch vorhanden: Ricourd-Ventil, Langens Patent-Rauchverzehrungsapparat, Geschwindigkeitsmesser von Haushälter, und eine Dreibolzenkuppelung mit Reibschale zur Verhinderung des Schlingerns. Die Spurweite ist bei beiden Maschinen normal und beträgt das Totalgewicht jeder dieser Maschinen im ausgerüsteten Zustande 41·4 t. Die Probefahrten wurden mit beiden Maschinen auf der 10·3 km langen Theilstrecke von Jedlesee bis Korneuburg der Oesterr. Nordwestbahn, und zwar mit anstandslosem Ergebnisse vorgenommen und hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 72, bezw. 68 km per Stunde und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 51·5, bezw. 47 km per Stunde erreicbt. Es unterlag daber aus Sicherheitsrücksichten nicht dem geringsten Anstande, die beiden vorbeschriebenen Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn zu übergeben, zumal diese Maschinen selbst bei der erreichten höcbsten Fahrgeschwindigkeit stets einen ruhigen und sicheren Gang zeigten. [Z. 46.968.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Winter-Fahrordnung.) Der Schnellzug Nr. 3, Abfahrt Wien 10 U. Nachts nach Krakau, wird in Floridsdorf-Donaufeld nicht nur wie bisher zum Einsteigen, sondern auch zum Aussteigen von Reisenden anhalten. Der gemischte Zug Nr. 626 von Neusiedl-Dürnholz nach Lundenburg wird von Neusiedl-Dürnholz statt um 3 U. 41 M. Früb schon um 3 U. 18 M. Früh abgehen, in Lundenburg schon um 4 U. 56 M. Früh ankommen und einen neuen Anschluss an den Schnellzug Nr. 4 nach Wien herstellen. — Personenzug Nr. 1115 von Prerau nach Olmütz wird von Prerau statt um 2 U. 33 M. Nm. schon um 2 U. 15 M. Nm. abgehen und in Olmütz schon um 2 U. 50 M. eintreffen. — Der Personenzug Nr. 2321 von Wadowice nacb Kalwarya wird von Wadowice statt um 6 U. Früh schon um 5 U. 56 M. Früb nach Kalwarya abgehen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 27. August 1893, Z. 57.318/III, dem Reichtags-Abgeordneten Franz Bolgár im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Endstation Vukovár der Flügelbahn Borovo-Vukovár der Linie Dálja—Bród ausgebende und diese im Bereiche des Comitates Szerem (Syrmien [Slavonien]) längs dem rechtsseitigen Donauufer über Ó-Vukovár, Soti, Sarengrád, Nestin und die Gemarkung der Gemeinde Cerevic in der Station Pétervárad (Peterwardein) mit der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

— (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister bat mit Erlass vom 2. September 1893, Z. 61.353, die seinerzeit mit Erlass vom 3. August 1892, Z. 50.293, im Sinne der bestehenden Normen der Stadtcommune Pancsova ertheilte Vorconcession für eine von der zukünftigen Station Pancsova der bereits im Bau begriffenen Localbahn Nagy-Becskerek—Pancsova (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1893) abzweigende und in deren Fortsetzung diese über den Temeser Quai mit der Pancsovaer Schiffahrtsstation der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellscbaft verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Fertigstellung des Baues eines zweiten Geleises auf der Strecke Budapest-Westbahnhof—Uj-Pest.) Nachdem der Bau des zweiten Geleises im Bereiche der als Fortsetzung der Betriebslinie am Waitzner Boulevard vom Westbabnhofe bis Uj-Pest (Neu-Pest) führenden Linie bereits vollendet ist, hat der kgl. ungar. Handelsminister die technisch-polizeiliche Begehung dieser Linie, welche vorläufig mit Locomotiven befahren werden wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 86 ex 1893), angeordnet. Die Gesellschaft beabsichtigt, seinerzeit den elektrischen Betrieb (Hocbleitung) auf dieser Strecke einzuführen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 49 ex 1893).

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Resultate des Zonentarifes im Betriebsjahre 1892.) Dem officiellen Bericbte über die Resultate des Zonentarifes im Bereiche der Linien der kgl. Ungariscben Staatsbahnen zufolge, waren auf dem gesammten eigenen Netze derselben — die gegen Ersatz der Selbstkosten manipulirten Vicinalbahnen nicht mitinbegriffen — die Einnahmen aus der Beförderung der Civilreisenden exclusive Transportsteuer und Stempel, im Jahre 1892 fl. 16,326.449, was gegenüber der im Jahre 1891 erzielten Einnahme von fl. 15,419.739 ein Plus von fl. 906.710 beträgt, wobei die Transportsteuer und Stempel auch noch eine Steigerung von fl. 222.191 aufweisen. Ungeachtet des Umstandes, dass das eigene Netz der Staatsbahnen im Jahre 1892 eine nur unwesentliche Erweiterung erfuhr, beträgt, im Vergleiche mit dem Jahre 1891, die Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehr 5·87 pCt. Laut den die Einnabmen der einzelnen Monate des Jahres 1892 ersichtlich machenden Ausweisen war bis Ende August 1892 das Einnahmenplus gegen das Vorjahr fl. 1,107.865; im September und October trat aber in Folge der Cholera ein Rückgang ein und wenn dieser auch im November aufbörte, brachten doch im December Schneeverwehungen, in Folge deren der Verkehr auf einem grossen Theile des Netzes Tage hindurch sistirt war, abermals eine grosse Verringerung hervor. Der Erfolg des Zonentarifes wird durcb den Vergleicb zwiscben den

Verhältnissen vor und nach Inslebentreten desselben ersichtlich. In das Netz der Ungarischen Staatsbahnen sind seit 1888 die ungarischen Linien der Ungarischen Westbahn, Budapest-Fünfkirchner, Ungarischen Nordostbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn verschmolzen; deren Gesammtlänge war im Jahre 1888 ca. 7000 km, während im Jahre 1892 das Netz mit den mittlerweile eröffneten Strecken 7500 km betrug. Die Einnahme aus der Beförderung der Civilreisenden sammt Transportsteuer und Stempelgebühr war ein Jahr vor Einführung des Zonentarifes im Jahre 1888 fl. 14,112.210 und im dritten Jahre nach Inslebentreten des Zonentarifes fl. 19.684.850. Hiebei ist zu bemerken, dass das Jahr 1892 zugleich das erste Jahr war, in welchem der Tarif während des ganzen Jahres auf dem ganzen Netze in Kraft stand. Das hiemit ausgewiesene Einnahmenplus von fl. 5,572.640 zeigt 39 pCt. Zunahme, welcher zum Theile allerdings auch die Vergrösserung des Betriebsnetzes zugute kam. Die 1892er Personenbeförderungs-Einnahmen nach Zonen vertheilt, zeigen dieselben Erscheinungen wie in früheren Jahren. In den zwei nahen Verkehrszonen und insbesondere in den zwei letzten Fernzonen zeigen die Einnahmen grosse Steigerung, in den übrigen eine vergleichsweise Stagnation.

— (Bau eines zweiten Geleises im Bereiche von Theilstrecken der Linie Marchegg—Budapest.) Der Bau eines zweiten Geleises im Bereiche der Theilstrecke Vácz (Waitzen)—Esztergom-Nána (Gran-Nána) der Linie Marchegg—Budapest der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (früher Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96]) ist bis nun soweit vorgeschritten, dass die Theilstrecke Vácz—Veröcze—Zebeyény und Esztergom-Nána—Garamkövesd bereits am 1. October dem Verkehre übergeben werden können. Die Eröffnung des zweiten Geleises zwischen Zebegény und Garamkövesd dürfte erst im Frühjahre 1894 erfolgen, da der Bau dortselbst sehr grossen Schwierigkeiten begegnet.

Ungarische Nordostbahn und Ungarische Westbahn. (Rückzahlung von Titres.) In Gemässheit des Gesetzartikels XXI vom Jahre 1892 hat das kgl. ungarische Finanzministerium mit der Kundmachung vom 23. Februar 1893 die sämmtlichen ausstehenden, nicht verlosten

1. „Prioritäts-Obligationen“ des 5perc. Silberanlebens der verstaatlichten Ungarischen Nordostbahn vom Jahre 1869 per 28,328.400 fl. und vom Jahre 1891 per 3,120.000 fl. Capital;
2. „Prioritäts-Obligationen“ II. Emission des 5perc. Silberanlehens der verstaatlichten Ungarischen Westbahn vom Jahre 1874 per 3,376.400 fl. Capital

zur Rückzahlung per 1. October 1893 gekündigt.

Die Rückzahlung der gekündigten Prioritäts-Obligationen erfolgt vom 1. October a. c. an für je 100 fl. Nominale der 5perc. Ungarischen Nordostbahn-Silber-Prioritäts-Obligationen

an Capital mit . . . . . 100 fl. — kr. ö. W.,
an Couponzinsen per 1. October 1893 . . 2 „ 50 „ „ „

Zusammen . . . 102 fl. 50 kr. ö. W.,

der 5perc. Ungarischen Westbahn-Silber-Prioritäts-Obligationen

an Capital mit . . . . . 100 fl. — kr. ö. W.,
an Couponzinsen per 1. October 1893 . . 2 „ 50 „ „ „

Zusammen . . . 102 fl. 50 kr. ö. W.

Die Verzinsung der gekündigten Obligationen hört mit dem 1. October 1893 auf.

Die Rückzahlung der fälligen Obligationen erfolgt gegen Einlieferung derselben und der dazu gehörigen noch nicht fälligen Zinscoupons und Talons bei der kgl. ungarischen Staats-Centralcasse in Budapest, ferner in Budapest bei der Ungarischen allgemeinen Creditbank;

in Wien bei der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe, bei der k. k. priv. Allgemeinen österr. Bodencreditanstalt und bei dem Bankhause S. M. von Rothschild;

in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, bei dem Bankhause S. Bleichröder und bei der Bank für Handel und Industrie;

in Frankfurt a. M. bei dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne;

endlich die der 5perc. Ungarischen Nordostbahn-Silber-Prioritäts-Obligationen auch

in Wien bei der Unionbank.

Mit der Vermittlung der Einlösung der obenerwähnten Effecten sind sämmtliche kgl. ungarischen Staatscassen und Steuerämter betraut.

Vom 1. August 1894 ab werden die vorstehenden gekündigten Obligationen ausschliesslich von der kgl. ungarischen Staats-Centralcasse in Budapest zurückgezahlt. Formulare behufs Einlösung der Prioritäts-Obligationen können von allen vorgenannten Einlösungsstellen kostenfrei bezogen werden.

— In Gemässheit des Gesetzartikels XXI vom Jahre 1892 hat das kgl. ungarische Finanzministerium mit der Kundmachung vom 23. Februar 1893 sämmtliche noch ausstehenden, nicht verlosten Obligationen der 6perc. Betriebsanleihe der verstaatlichten Ungarischen Nordostbahn vom Jahre 1878 per 1,605.000 fl. in Gold zur Rückzahlung am 1. October 1893 gekündigt.

Die Verzinsung der gekündigten Obligationen hört mit dem 1. October 1893 auf.

Gegen Einlieferung der fälligen Obligationen und der dazu gehörigen, am 1. April 1894 und später fälligen Zinsencoupons kann der Inhaber von gekündigten, noch nicht verlosten Obligationen den hiefür entfallenden Capitalsbetrag erheben:

in Budapest bei der kgl. ungarischen Staats-Centralcasse, bei der Ungarischen allgemeinen Creditbank; in Wien bei der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe, bei der k. k. priv. Allgemeinen österr. Bodencreditanstalt, bei dem Bankhause S. M. von Rothschild, bei der Unionbank in Gulden Gold nach dem Verhältnisse der Francs, 100 Francs = 40 fl. Gold gerechnet;

in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, bei dem Bankhause S. Bleichröder, bei der Bank für Handel und Industrie; in Frankfurt a. M. bei dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne, bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie in Mark nach dem Verhältnisse der Francs, 100 Francs = 81 Mark gerechnet.

Mit der Vermittlung der Einlösung der fraglichen Obligationen sind sämmtliche königl. ungarischen Staatscassen und Steuerämter betraut.

Vom 1. August 1894 ab werden die gekündigten Obligationen ausschliesslich von der kgl. ungarischen Staats-Centralcasse in Budapest zurückgezahlt.

Formulare behufs Einlösung der Obligationen können von allen vorgenannten Einlösungsstellen kostenfrei bezogen werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei Personenzügen im Monate Juli.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monate Juli auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.124·26 Kilometer von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1167 Schnellzüge, 1715 Personenzüge und 161 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 3043. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15,729.738 Zug- beziehungsweise 323,552.168 Achskilometer gegen 15,220.977 Zug- und 302,349.482 Achskilometer im Vormonate und gegen 16,080.736 Zug- und 331,995.309 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 1054 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1989 Verspätungen zur Last fallen gegen 837 im Vormonate und 2166 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 126, bezw. auf eine Million Achskilometer 6, mithin auf eine Million Zugkilometer 9 = 7% weniger als im Monate Juli des Vorjahres und 71 = 129% mehr als im Vormonate und auf eine Million Achskilometer 1 = 14% weniger als im Monate Juli des Vorjahres und 3 = 100% mehr als im Vormonate. In Folge der Verspätungen wurden 1564 Anschlüsse versäumt (gegen 1516 in demselben Monate des Vorjahres und 538 im Vormonate). Bei 6 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 10 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

Preussen. (Stationsnamen-Aenderung.) Die an der Bahnstrecke Neumünster—Tönning im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona gelegene Haltestelle Grünenthal hat die Bezeichnung „Grünenthal Brücke“ erhalten.

Württemberg. (Ausstattung der Personenwagen der Staatseisenbahnen mit Thermometern.) Vor etwa 2 Jahren ist die Eisenbahnverwaltung dazu übergegangen, die Personenwagen mit Thermometern auszustatten. Beabsichtigt

war, diese Einrichtung allmälich in sämmtlichen Personenwagen des Durchgangsverkehres zu treffen. Diese Absicht musste aber wegen zahlreicher Entwendungen und Beschädigungen fallen gelassen werden. Von 1310 Thermometern, die bis jetzt angebracht wurden, sind 201 entwendet und 165 zertrümmert worden. In Zukunft wird die Eisenbahnverwaltung Thermometer nur noch in den für den Schnellzugverkehr bestimmten Personenwagen anbringen lassen.

England. (Gesetz über die Dienstdauer der Eisenhahn-Beamten.) Das neue englische Gesetz über die Dienstdauer der Eisenhahn-Beamten, welches die Bezeichnung „Railway Regulation Act, 1893" erhalten hat, hat nach der „Z. d. V. D. E.-V." folgenden Wortlaut:

1. Wenn Bedienstete selbst oder dritte Personen im Interesse der Bediensteten oder einer Classe von Eisenbahn-Beamten beim Handelsamte darüber vorstellig geworden sind, dass die Arheitsstunden der hetreffenden Bediensteten oder der Bedienstetenclasse, oder auch im hesonderen Falle bestimmter, anf irgend einem Streckenabschnitt mit der Abfertigung des Betriehes beschäftigter Beamten übermässig lang sind oder zwischen den Arheitsperioden nicht ausreichende Zeitabschnitte ununterbrochener Rnhe gewähren oder auch keine ausreichende Entlastung im Sonntagsdienste bieten, so soll das Handelsamt den ihm unterbreiteten Fall untersuchen.

Wenn das Handelsamt auf eine solche Vorstellung hin oder auf andere Weise der Meinung wird, dass hei einer Eisenhahn-Gesellschaft in irgend einer der vorhezeichneten Angelegenheiten ausreichender Grund zur Klage vorhanden ist, so soll das Handelsamt von der Gesellschaft innerhalb einer von ihm festzusetzenden Frist einen Dienst-Stundenplan der Bediensteten oder der Bedienstetenclasse einfordern, der die wirklichen Dienststunden in angemessene Grenzen hringt, wobei allen Verhältnissen des Verkehrs und der Art der Beschäftigung Rechnung getragen werden muss.

Wenn eine Eisenbahn-Gesellschaft unterlässt, einer solchen Forderung nachzukommen, oder die Bestimmungen, welche in einem solchen dem Handelsamte auf Anfordern unterbreiteten und von diesem genehmigten Stundenplan festgesetzt sind, in Kraft zu setzen, darf das Amt die Angelegenheit der Eisenbahn- und Canalcommission überweisen; dadurch wird die Eisenbahn- und Canalcommission Richterin in der von dem Amt gegebenen Falles mit hesonderem Nachdruck vorzutragenden Sache und die Commissäre können nunmehr ihrerseits eine Verfügung erlassen, durch die der Gesellschaft aufgegeben wird, der Commission innerhalb einer von ihr festzusetzenden Frist einen Dienst-Stundenplan vorzulegen, der die wirklichen Dienststunden in angemessene Grenzen hringt.

Wenn eine Eisenbahn-Gesellschaft unterlässt, einer solchen von jener Commission auf Grund dieses Gesetzesabschnittes erlassenen Verfügung nachzukommen oder die Bestimmungen, welche in einem solchen, der Eisenbahn- und Canalcommission verfügungsmässig vorgelegten und von dieser Commission genehmigten Stundenplan festgesetzt sind, in Kraft zu setzen, so soll die Gesellschaft in eine Geldstrafe nicht über 100 £. für jeden Tag der Nichtbefolgung genommen werden.

Das Eisenbahn- und Canal-Verkehrsgesetz von 1888 soll im Falle eines Urtheils, welches von der Eisenbahn- und Canal-Verkehrs-Commission auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes gesprochen, oder einer Verfügung, welche von ihr erlassen wird, genau so Anwendung finden, als oh der Spruch oder die Verfügung aus dem alten Gesetz hergeleitet wären; vorausgesetzt, dass unheschadet der im Abschnitt 5 des alten Gesetzes enthaltenen Festsetzungen die Judicatur der Commission gemäss dem neuen Gesetz durch die beiden hestallten Commissäre geübt werden.

Das Handelsamt, bezw. die Eisenbahn- und Canal-Commission können von Zeit zu Zeit Verfügungen, welche sie nach Massgabe des gegenwärtigen Gesetzes erlassen haben, aufheben oder ändern, auch solche ergänzende Verfügungen erlassen, welche nach der Art des Falles erforderlich scheinen.

Dieses Gesetz soll auf Eisenbahn-Beamte, welche nach dem Dafürhalten des Handelsamtes vollständig im Bureaudienst oder in den Werkstätten der Gesellschaft beschäftigt sind, keine Anwendung finden.

2. Alljährlich soll dem Parlament vom Handelsamte ein Bericht über alle nach Massgahe dieses Gesetzes geführten Untersuchungen eingereicht werden.

3. Auf dieses Gesetz kann unter dem Titel „Railway Regulation Act, 1893" Bezug genommen werden und es soll zusammen mit den Railway Regulation Acts 1840—1889 gelesen werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Poseidon" von Bombay und Echellen in Triest.) Dieser Dampfer von 2433 T. Gehalt ist am 21. August nach 21tägiger Fahrt mit 28 Passagieren und 2026 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay und Echellen in Triest angelangt. Derselbe hrachte aus Bombay 1,039.670 kg Baumwolle (hievon 341.880 kg für Venedig), 242.337 kg Ricinussamen für Venedig, 102.200 kg Leinsamen (hievon 51.450 kg für Venedig), 1015 kg Gedärme, 22.127 kg Häute, 3600 kg Senablätter, 48.212 kg Mirahellen, 465.630 kg Rühsamen, 5075 kg Gummi, 700 kg Thee, 1500 kg indisches Rohr, 150 kg Kurzwaaren; aus Calcutta 10,708 kg Leinwand; aus Aden 10.860 kg Perlmutter, 250 kg Thee, 2030 kg Kaffee, 1320 kg Gummi; aus Suez 865 kg Perlmutter; aus Port-Said 67.077 kg Tahak für Venedig, 315 kg Cigarren. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,038.925 Gulden österr. Währung.

Regulirung der Drau und Herstellung des Flussbettes in gut schiffbarem Zustande im Bereiche der Section Eszék. (Fortsetzung der Arheiten.) Die von der kgl. ungar. Regierung genehmigten Regulirungsarbeiten (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 14 ex 1892) der Drau im Bereiche der Section Eszék sind dem Programme entsprechend vorgeschritten und wurde die Fortsetzung derselben im Laufe des Jahres 1893/94 im Sinne des vom kgl. ungar. Ackerhauministeriums genehmigten technischen Elahorates angeordnet.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 25. September his zum 1. October.)

Adriatischer Dienst.

26. Septbr.,	11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Sussanich, nach Venedig.
27. „	um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Bnrgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Cnrzola, Gravoea nnd Castelnnovo; Auschlnss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Valcassione nnd Porto Manzo.
28. „	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän C. Zalampich, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino nnd Gelsa.
„	um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
29. „	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän E. Radeglia, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lusinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comiea, Lissa, Vallegraude, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravoea, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano nnd Perzagno.
30. „	um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
„	um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Snssanich, nach Venedig.
1. October,	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opne und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

26. Septbr.,	um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Ettore", Capitän E. Mazzarevich' nach Smyrna, mit Berührnng von Finme, Corfu, Patras, Zante, Piräns, Syra, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Khios nnd Cesme.
27. „	um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Leda", Capitän P. Berberovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührnng von Corfu, Santa Maura, Argoetoli, Calamata, Piräns, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch nnd Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samenn, Kerasund, Trapeznnt, Sulina, Galatz, Braila, Knstendje nnd Odessa; ferner nach Tnltscha, Ismail nnd Reni im Verbandverkehr via Galatz.
29. „	zn Mittag: Dampfer „Euterpe", Capitän V. Cattarinich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindiei. Anschlnee in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyrnth, Larnaca, Limassol und Rhodus.
30. „	um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Daphne", Capitän G. Mattiazzi, nach Constantinopel mit Berührnng von Dardanellen. Ueberschiffung in Conetantinopel nach Mytilene, Ineboli, Samsun, Kerasnnd, Trapeznnt, Varna nnd Burgae; ferner nach Batum mit Ueberschiffnng anf fremde Dompfer.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. October,	zn Mittag: Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührnng von Brindisi, Port Said, Snez und Aden. Anschlnee in Bombay nach China nnd Japan bis Kobe.
21. „	um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Gisela", Capitän F. Cossovich, nach Indien, China nnd Japan, mit Berührnng von Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai nnd Kobe.
„	nach Madrae nnd Calcutta, mit Ueberschiffnng anf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftnng für die Regelmäesigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Maesregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Unterkrainer Bahnen.

Betriebseröffnung auf der Linie Laibach—Gottschee.

Am 28. September 1893 wird die Strecke Laibach—Grosslupp — Gottschee der Unterkrainer Bahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Dieselbe beginnt am östlichen Ende der Station Laibach S.B. der Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen Laibach U.K.B., Laverčie (Haltestelle), Skofelca, St. Marein, Grosslupp, Predole (Haltestelle), Zobelsberg, Gutenfeld, Grosslaschitz, Ortenegg, Reifnitz, Mitterdorf (Haltestelle), Gottschee nach Gottschee-Kohlenverladestelle.

Hiebei werden obgenannte Stationen für den Gesammtverkehr, die Haltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr, endlich die Verladestelle Gottschee nur für die Verladung von Kohle in Benützung genommen.

Der Betrieb auf dieser Linie wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt, und diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach unterstellt werden.

Wien, am 25. September 1893. [791]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VII zu Theil II, Heft 1, 2 und 3.

Mit Giltigkeit vom 15. November 1893 gelangt ein Nachtrag VII zu Theil II, Heft 1, 2 und 3, des Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Derselbe enthält eine Abänderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 3.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen bezw. Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 19. September 1893. [792]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Sächsischer, Breslau-Sächsischer, Bromberg-Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Rheinisch-Westphälisch-Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer und Sächsisch-Thüringischer Verband.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Torfstreu und Torfmull sowie für Futtermittel.

Mit 10. September 1893 ist für die vorbezeichneten Verbände ein neuer Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull sowie für Futtermittel in Wirksamkeit getreten, durch welchen der gleichnamige Tarif sammt Nachtrag I und II ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 18. September 1893. [793]

Die Direction der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. — Provisorischer Ausnahmetarif für Mais, giltig vom 20. August 1893.

Einführung von Schnittsätzen.

Mit 1. October 1893 gelangen für die Station Dzieditz die folgenden Schnittsätze zur Einführung:

	Mpf.		Mpf.
für Angermünde	142	für Landeshut i. Schl.	96
„ Bauchwitz	125	„ Laubau	110
„ Belencin	122	„ Liegnitz	90
„ Benau	110	„ Lüben	94
„ Bentschen	120	„ Maltsch	87
„ Berlin Schl. Bhf.	138	„ Meseritz	126
„ Berlin Görl. Bhf.	138	„ Müllrose	126
„ Bomot	117	„ Neumarkt	84
„ Breslau B. F.	75	„ Neurode	86
„ Buk	110	„ Nezelle	122
„ Bunzlau	100	„ Penzig	110
„ Cauth	82	„ Pinne	114
„ Cottbus	120	„ Reichenbach i. Schl.	83
„ Dombrowka	110	„ Reisicht	94
„ Faulbrück	86	„ Rothenburg a. O.	110
„ Finkenheerd	126	„ Saarau	88
„ Frankenstein	76	„ Sagau	108
„ Frankfurt a. O.	126	„ Schweidnitz	88
„ Freiburg i. Schl.	90	„ Schwiebus	126
„ Friedland i. Schl.	93	„ Spittelndorf	90
„ Fürstenberg a. O.	123	„ Sommerfeld	110
„ Fürstenwalde	127	„ Sorau	110
„ Görlitz	110	„ Sorgau	90
„ Graetz	113	„ Striegau	90
„ Greiffenberg i. Schl.	110	„ Wollstein	125
„ Guben	117	„ Wriezen a. O.	132
„ Haynau	93	„ Wüstegiersdorf	90
„ Hirschberg i. Schl.	102	„ Wutschdorf	126
„ Jauer	91	„ Zielenzig	126
„ Kaiserswaldau	96	„ Zillerthal	112
„ Königsrelt	90		

Budapest, am 21. September 1893. [794]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 15. October 1893 treten nachverzeichnete Tarifnachträge in Wirksamkeit:

a) der Nachtrag I zu dem ab 15. Jänner 1889 giltigen Ausnahmetarife für Kohle nach Bodenbach trs., Umschlagplatz Schönpriesen und Lobositz-Landungsplatz via Kralup;

b) der Nachtrag II zu dem ab 15. Jänner 1889 giltigen Ausnahmetarife für Kohlentransporte nach sächsischen Stationen via Kralup-Bodenbach;

c) der Nachtrag II zu dem ab 15. October 1886 giltigen Ausnahmetarife für Kohlentransporte nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn uud der Oesterr. Localbahnen;

d) der Nachtrag IV zu dem ab 15. October 1886 giltigen Ausnahmetarife für Kohlentransporte nach Stationen der Böhmischen Commercialbahnen, der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Alle diese Nachträge enthalten Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 21. September 1893. [795]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Steiermärkische Landesbahnen.

I. Nachtrag zu den Sonderbestimmungen und Tarifen für den Betrieb der Schmalspurbahnen Pöltschach-Gonobitz und Preding-Wieselsdorf-Stainz.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1893 ist zu den obgenannten Sonderbestimmungen und Tarifen ein I. Nachtrag zur Ausgabe gelangt.

Derselbe enthält einige Abänderungen der allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Gütern und des Tarifes für Nebengebühren.

Wien, am 25. September 1893. [796]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Oesterr. Nordwest - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Nachtrag II zu den Verfrachtungs-Bedingungen vom 1. Jänner 1892.) Die allgemeinen Verfrachtungs-Bedingungen, welche die Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gleich den anderen grossen Elbeschiffahrts-Gesellschaften, der Deutschen Elbeschiffahrts - Gesellschaft „Kette“ und der Dampf - Schleppschiffahrts - Gesellschaft Vereinigter Schiffer in Dresden alsbald nach dem Erscheinen der vom Centralvereine für Hebung der dentschen Fluss- und Canalschiffahrt aufgestellten Binnenschiffahrts-Ordnung für die Elbe, Oder, Weichsel und die Wasserstrassen dieser Stromgebiete herausgegeben hatte, enthält bezüglich des Geldwerthes der Haftung der Gesellschaft in § 94 nachstehende Bestimmungen:

„1. Wenn in Gemässheit dieser Verfrachtungs-Bedingungen von der Gesellschaft für Verlust oder Beschädigung des Gutes Ersatz geleistet werden muss, so ist der Berechnung des Schadens der gemeine Handelswerth des Gutes zu Grunde zu legen.
2. Im Falle des Verlustes ist der gemeine Handelswerth zu ersetzen, welchen das Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung zu der Zeit hatte, an welcher das Gut abzuliefern war; davon kommt in Abzug, was etwa in Folge des Verlustes an Zöllen und Unkosten erspart ist.
3. Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe des Gutes in beschädigtem Zustande und dem gemeinen Handelswerthe zu ersetzen, welchen das Gut ohne diese Beschädigung am Orte und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde, nach Abzug der Zölle und Unkosten, welche in Folge der Beschädigung erspart sind.
4. Hat das Gut keinen Handelswerth, so ist der Berechnung des Schadens der gemeine Werth des Gutes zu Grnnde zu legen.
5. Die Gesellschaft ist auch berechtigt, zur Erleichterung der Feststellung der Schadenshöhe die Vorlage der Ankaufsrechnung oder sonstigen Nachweise über den Werth des Gutes zu verlangen.
6. Wenn den von der Gesellschaft mit der Beförderung beauftragten Leuten eine böswillige Handlungsweise nachgewiesen wird, so hat sie den vollen Schaden zu ersetzen.“

Eine ziffermässige Begrenzung des Schadens war somit bisher nicht gegeben, und es stand somit der verhältnissmässig bescheidenen Frachteinnahme der Gesellschaft ein bei hohem Werthe der Ladung weitgehendes Risico gegenüber. Um dem zu begegnen, hat die Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Einvernehmen mit den vorgenannten andern beiden Elbeschiffahrts - Gesellschaften beschlossen, nunmehr, gewisse Fälle ausgenommen, auch den Höchstbetrag, bis zu welchem sich ihre Haftung zu erstrecken hat, und zwar mit dem Betrage von 10.000 Mk. für jedes Schiff oder Leichterschiff festzusetzen. Sie hat demnach in einem Nachtrag II zu den allgemeinen Verfrachtungs-Bedingungen nachstehende Anordnungen getroffen, welche als § 94 a den Verfrachtungs-Bedingungen beizufügen kommen:

„1. Die Haftung der Gesellschaft ist dahin begrenzt, dass sie niemals für mehr als 10.000 Mk. für die gesammte Ladung eines und desselben Schiffes oder Leichterschiffes, einerlei aus welchem Rechtsgrunde oder in welcher Eigenschaft auf Grund des Frachtvertrages in Anspruch genommen werden darf.
2. Uebersteigt die Schadenssumme den vorstehend angegebenen Betrag und sind mehrere zur Erhebung eines Schadensanspruches Berechtigte vorhanden, so wird der auf jeden einzelnen entfallende Schadenhetrag im Verhältnisse desselben zu dem Höchstbetrage von 10.000 Mk. herabgesetzt.
3. Für Diebstahl ihrer Leute haftet die Gesellschaft unbeschränkt.
4. Die Haftung der Gesellschaft für die durch sie versicherten Güter wird durch Vorstehendes nicht berührt und erfolgt gemäss Anlage C der Verfrachtungs-Bedingungen.

Deutscher Eisenbahn - Gütertarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893. (Abänderung der Zusatzbestimmung I (1) zu § 50 der Verkehrs-Ordnung.) Im vorbezeichneten Tarife kommt in der Zusatzbestimmung I (1) zu § 50 der Verkehrs-Ordnung unter den von der eilgutmässigen Beförderung als Stückgnt ausgeschlossenen Gegenständen der Anlage B zur Verkehrs-Ordnung die Ziffer XXXVII in Fortfall, während die Ziffern XLVIII und LVI hinzutreten, so dass die daselbst hinter XXXIV folgenden Ziffern XXXVII, XLV—XLVII, XLIX, LI, LIII, LIV und LV durch die Ziffern XLV—XLIX, LI und LIII—LVI ersetzt werden. Hienach sind die unter Ziffer XXXVII der Anlage B zur Verkehrs-Ordnung genannten Arten von Patronen zur eilgutmässigen Beförderung als Stückgut zuzulassen, dagegen von derselben die unter den Ziffern XLVIII und LVI ebendaselbst genannten Artikel Phosphortrichlorid, Phosphoroxychlorid und Acetylchlorid, sowie frische Kälbermagen auszuschliessen. Hinsichtlich der Ziffer XXXVII tritt diese Aenderung mit dem 20. d. M., hinsichtlich der Ziffern XLVIII und LVI dagegen erst am 1. November 1893 in Kraft.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen für Coaks.) Vom 1. November ab finden die Sätze des Ausnahmetarifes für Braunkohlencoaks in den Staatsbahn-Gütertarifen Altona—, Berlin—, Bromberg—, Magdeburg— und Erfurt—Breslau bei Gestellung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht nnr dann Anwendung, wenn die Fracht für das Ladegewicht der gestellten Wagen bezahlt wird. Bei Wagen von weniger als 15 t Ladegewicht werden für die Frachtberechnung nur 10 t als Ladegewicht in Ansatz gebracht, falls nicht das Gewicht der Ladung mehr beträgt als 10 t. Im letzteren Falle wird die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung berechnet.

Tarif für den Deutschen Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante) vom 15. April 1893. (Gütersendungen nach Burgas und Varna.) Die Schiffsverbindung von Constantinopel nach Burgas und Varna ist in Folge von Quarantänemassregeln unterbrochen.

Güter nach Varna können daher bis auf Weiteres nur noch mit den diesen Hafen direct anlaufenden Dampfern der deutschen Levantelinie (vergl. Art. 4, Abs. 4 des Levantetarifs vom 15. April 1893) befördert werden, während Sendungen mit Umladung in Constantinopel von der Beförderung ausgeschlossen sind.

Sendungen nach Burgas dürfen überhaupt nicht angenommen werden, ausser wenn die Absender dieselben an die Agenten der deutschen Levantelinie Herren Agélasto, Sfezzo & Cie. in Constantinopel senden wollen und es diesen anheim geben, die erste sich bietende Gelegenheit zur Weiterbeförderung zu benutzen unter Berechnung der Weiterfracht ab Constantinopel und aller entstehenden Lager- und sonstigen Kosten zu Lasten des Absenders.

(382)

Tarifeur,

tüchtiger Calculant, vertraut mit der Herstellung von Uebernahmssätzen, mit guten Kenntnissen der englischen, französischen und italienischen Sprache, sucht bei Speditionshäusern per sofort Stellung. Gütige Zuschriften unter „Z. M. 77“ an die Annoncen-Expedition M. Dukes, I., Wollzeile 6, Wien.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1777	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Bahnen	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineralbeer, mineralische Schmieröle und Schwefelsäure-Abfallwasser	Mähr.-Ostrau	Neustadt a/M. Chlumetz Smiřitz Chrast	Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der speciellen Tarifbestimmungen dee ab 1. September 1891 giltigen Ausnahmetarifes für Petroleum etc.	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Tarif	kr. ö. W. 48·3 62·7 55·0 69·4		Im Kartirungswege		
				Oderberg	Neustadt a/M. Chlumetz Smiřitz Chrast					49·1 63·5 55·8 70·2				
1778	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Pitch-Pine- (Pechkiefer-) Holz	Triest und Fiume	Augsburg München Ctrbhf. „ Ostbhf. „ Südbhf. Nürnberg Ctrbhf. „ Ostbhf.	Unter Anwendung der im Tarife für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr, giltig vom 1. December 1888, bezw. in den Nachträgen I bis V zu diesem Tarife für Pitch-Pine-Holz bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen festgesetzten Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Specialtarif I b dee Tarifes für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr, giltig vom 1. December 1888, bezw. dee Nachtrages II hiezu	Francs pro Tonne 41·08 37·61 37·10 37·33 48·75 48·98		Francs pro Tonne 10·10 10·10 10·10 10·10 10·10 10·10	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Original- und Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1779	**Südbahn-Gesellschaft**		Robtabak	Budapest S.B. loco und transit	Cormons transit	**Bei Expedition von mindestens 500 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer,** dann bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen hat die Partei zu besorgen. Die Sendungen müssen mit directen nach Venedig lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Bis Ende December 1893	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	44·97 Francs pro Tonne = 1000 kg incl. ungar. Transportsteuer		21·67 Francs pro Tonne = 1000 kg incl. ungar. Transportsteuer	23·30 France pro Tonne = 1000 kg incl. ungar. Tranesportsteuer	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabe-Recepisse, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1780	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Getreide	Weckelsdorf Politz Nachod Neustadt a. M. Opočno	Bubenč	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 59·2 59·2 59·2 59·2 59·2	kr. 58·0 56·0 53·4 53·4 53·4	kr. 1·2 3·2 5·8 5·8 5·8	Im Kartirungswege		

oder vice versa

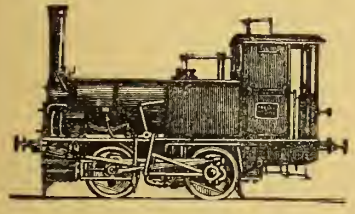
Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss.	Besondere Bemerkungen
1781	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Obst frisches, verpackt	Salesel	Chemnitz Dresden-Altstadt Dresden (Friedrichstadt) Dresden-Neustadt (Schles. n. Leipz. Bhf.) Zwickau i. S. Reichenberg (S.St.B. und S.N.D.V.B.)	Bei Aufgabe als Eilgut	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1893	Sächsisch-Oesterr. Verbands-Güter-Verkehr, Theil II — Heft 1 und 5 vom 1. Juni 1892	Bestanden bis jetzt keine directen Frachtsätze	Mkpfge. 316 217 229 235 367 kr. ö W. 141·5		Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
				Salesel	Chemnitz Dresden-Altstadt Dresden (Friedrichstadt) Dresden-Neustadt (Schles. u. Leipz. Bhf.) Zwickau i. S. Reichenberg (S.St.B. und S.N.D.V.B.	Bei Aufgabe als Stückgut				Mkpfge. 197 110 116 119 240 kr. ö.W. 75·7				
				oder vice versa										
				Salesel	Chemnitz Dresden-Altstadt Dresden (Friedrichstadt) Dresden-Neustadt (Schles. n. Leipz. Bhf.) Zwickau i. S. Reichenberg (S.St.B. und S.N.D.V.B.)	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				Mkpfge. 134 81 85 86 167 kr. ö.W. 62·0				
				oder vice versa										
				Salesel	Chemnitz Dresden-Altstadt Dresden (Friedrichstadt) Dresden-Neustadt (Schles. u. Leipz. Bhf.) Zwickau i. S. Reichenberg S.St.B. und S.N.D.V.B.)	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				Mkpfge. 120 72 76 77 149 kr. ö.W. 58·1				
				oder vice versa										
			Emballagen, gebrauchte, mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche	Salesel	Chemnitz Dresden-Altstadt Dresden (Friedrichstadt) Dresden-Neustadt (Schles. n. Leipz. Bhf.) Zwickau i. S. Reichenberg (S.St.B. und S.N.D.V.B.)	Bei Aufgabe als Eilgut				Mkpfge. 313 206 218 224 364 kr. ö.W. 127·9				
				oder vice versa										
				Salesel	Chemnitz Dresden-Altstadt Dresden (Friedrichstadt) Dresden-Neustadt (Schles. u. Leipz. Bhf.) Zwickau i. S. Reichenberg (S.St.B. und S.N.D.V.B.)	Bei Aufgabe als Stückgut				Mkpfge. 104 60 63 65 131 kr. ö.W. 51·5				
				oder vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1782	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Seilerwaaren und Hanfgarne	Pöchlarn Weleschin	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg 5000 kg 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893		Pfge. 197*) 165*) 148*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
				Pöchlarn Weleschin	Aussig-Landungsplatz	10000 kg 5000 kg 10000 kg				201 166 150				
				Pöchlarn Weleschin	Schönpriesen-Umschlag	10000 kg 5000 kg 10000 kg				192*) 160*) 143*)				
				Pöchlarn Weleschin	Dresden-Elbkai	10000 kg 5000 kg 10000 kg				244 219 195				
1783	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Baumaterialien	Auf den Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn										Der Bergbau-Unternehmung Venus-Tiefbau in Brüx wurde für Baumaterialien zum Baue einer Schachtanlage bei Brüx die im Ausnahmetarife XXI (Nachtrag VII vom 1. August 1893 zum Localtarife der Aussig-Teplitzer Eisenbahn) festgesetzte Frachtbegünstigung für die Zeit bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893 bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 Kilometer wird abgesehen.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



Locomotiven

für

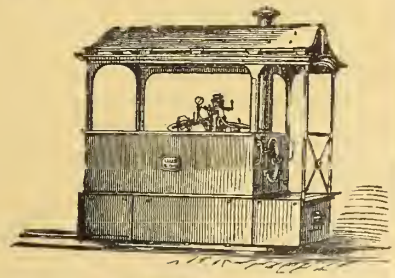
Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

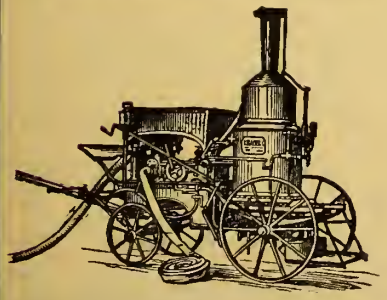
Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft.



LOCOMOBILEN

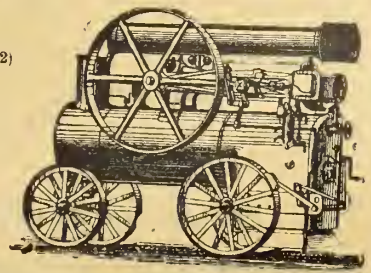
von 2—12 Pferdekraft. (352)



Dampf - Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz.

Offert-Ausschreibung

für den

Bau einer Schleppbahn vom Bahnhofe Linz zum Donau-Umschlagplatze.

Der Bau einer Schleppbahn vom k. k. Staatsbahnhofe Linz zum Donau-Umschlagplatze und die Herstellung eines Bahnhofes am Donau-Umschlagplatze im approximativen Kostenbetrage von 92.700 Gulden soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Bedingnisse, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne sind bei der k. k. Betriebs-Direction Linz in den Amtsstunden einzusehen und können daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für den Bau der Schleppbahn Bahnhof Linz—Linz Donauumschlagplatz“ längstens am 9. October 1893, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Linz zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer, alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offert-Grundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im September 1893.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz.

Das

VERORDNUNGS-BLATT

des

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

für

Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Maschinen- & Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,
Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,
Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben,
Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,
Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,
Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (335)
Patronen und Geschosse.

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in **Nesselsdorf (Mähren).**

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie alle Arten von

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (332)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ansland . . . 33 Frcs.
Für das Ansland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 112. Wien, 28. September 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Zur Begriffsbestimmung der höheren Gewalt. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. October 1893 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Wien, am 24. September 1893.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 19. September 1893, Z. 48.967, an sämmtliche Eisenbahn-Verwaltungen, mit welchen Grundsätze für die Einrichtung des Eisenbahnverkehres in Cholerazeiten bekanntgegeben werden.

Auf Grund der während der vorjährigen Cholera-Epidemie gemachten Erfahrungen und mit Rücksicht auf die Verhandlungen der internationalen Sanitäts-Conferenz in Dresden 1893, hat das Handelsministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern eine Durchsicht der aus Anlass der Cholera für den Eisenbahnverkehr bisher angeordneten Massnahmen vorgenommen und findet auf Grund des Ergebnisses dieser Ueberprüfung in Zusammenfassung und theilweiser Abänderung der bisher im Gegenstande erlassenen Verordnungen die in Abdruck anverwahrten „Grundsätze für die Einrichtung des Eisenbahnverkehres in Cholerazeiten“ hinauszugeben, welche nebst den beigefügten drei Anlagen fortan an Stelle der bisherigen Verordnungen, betreffend Massnahmen gegen Cholera im Eisenbahnverkehre in Kraft treten.

Die geehrte Bahnverwaltung wird eingeladen, zu veranlassen, dass diese grundsätzlichen Bestimmungen fortan im dortigen Dienstbereiche zur Richtschnur genommen und mit Abdrücken derselben nicht nur die Organe der Centralleitnng für den Verkehrs- und Sanitätsdienst, sondern auch die Organe des executiven Verkehrsdienstes und sämmtliche Bahnärzte, ferner mit Abdrücken der Anlage III insbesondere die bei Zügen, mit welchen Personen befördert werden, verwendeten Zugsbegleiter betheilt werden, welch letztere diese Dienstvorschrift im Dienste bei sich zu tragen hätten.

Zu diesem Zwecke ist Vorsorge getroffen worden, die „Grundsätze“ nebst den drei Anlagen als Broschüre, ausserdem die Anlage III noch separat durch die Druckerei des h. a. Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt (Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10) in Druck legen zu lassen, und wolle die geehrte Bahnverwaltung sich eventuell wegen Anschaffung der dortseits benöthigten Anzahl dieser Drucksachen, deren Preis sich für die Grundsätze auf ö. W. fl. 6.— per 100 Stück, und für die Anlage III auf ö. W. fl. 0·75 per 100 Stück stellen wird, unmittelbar mit der genannten Druckerei ins Einvernehmen setzen.

Wien, am 19. September 1893.

Der k. k. Handelsminister:
Bacquehem m. p.

GRUNDSÄTZE

für die

Einrichtung des Eisenbahnverkehres in Cholerazeiten.

1. Die Stationen, in denen Cholerakranke oder dieser Erkrankung verdächtige Reisende auswaggonirt und in die Spitalspflege übergeben werden können, werden mit Genehmigung des Ministeriums des Innern von den politischen Landesbehörden festgesetzt und im Wege des k. k. Handelsministeriums den Eisenbahn-Verwaltungen mitgetheilt.

In diesen Stationen, welche im Folgenden als Krankenabgabsstationen bezeichnet sind, ist von der Eisenbahn-Verwaltung für die Bereitstellung der erforderlichen Räumlichkeiten zur vorläufigen isolirten Unterbringung von auf der Eisenbahn Erkrankten bis zu ihrer Aufnahme in eine Krankenanstalt vorzusorgen.

Zur Isolirung solcher Kranken dürfen Localitäten in den Verkehrsräumen der Personen-Aufnahmsgebäude der Eisenbahn-Stationen nicht herangezogen werden. Wenn ein besonderes Isolirlocale nicht vorhanden ist und auch ein isolirter Raum, welcher im Bedarfsfalle sofort behufs Aufnahme von Kranken geräumt werden kann, fehlt, ist ein Sanitätswagen, bezw. ein als solcher eingerichteter im Winter beheizbarer Güterwagen bereitzuhalten.

Im Nothfalle ist der Kranke bis zur Abholung in dem auszurangirenden auf ein Nebengeleise zu stellenden Wagen, in welchem er befördert worden ist, zu belassen.

2. Ausser den Kranken-Abgabsstationen werden den Eisenbahn-Verwaltungen auch jene Stationen bekanntgegeben, auf welchen Aerzte sofort erreichbar und zur Verfügung sind. Die Berufung dieser Aerzte hat schon von einer früheren Station aus rechtzeitig zu erfolgen.

3. Bei Annäherung der Cholera an die Grenze werden auf den von der politischen Landesbehörde zu bezeichnenden Zollrevisions-Stationen des Grenzgebietes Aerzte bei der Ankunft der Züge ständig anwesend sein, um aus dem inficirten Lande ankommende Reisende hinsichtlich ihres Gesundheitszustandes zu überwachen, nach Erforderniss zu untersuchen und an der Cholera Erkrankten oder der Erkrankung Verdächtigen ihre Hilfe angedeihen zu lassen. Eine Untersuchung aller Reisenden ist nicht die Aufgabe der Aerzte; diese werden jedoch bei der Zollabfertigung anwesend sein und eintretenden Falles über die Nothwendigkeit der Desinfection schmutziger Wäsche, getragener Kleidungsstücke und sonstiger etwa mit Choleradejecten beschmutzter Gegenstände Entscheidung treffen.

4. Nach Umständen wird von der obersten Sanitätsbehörde auch im Innern des Landes in gewissen Eisenbahnstationen die sanitäre Revision von Reisenden und ihrer Effecten angeordnet, worüber den Eisenbahn-Verwaltungen besondere Mittheilung zugeht.

5. Auf den zu 1 und 2 bezeichneten Stationen sind zur Vornahme der Untersuchung Erkrankter ausserhalb der Verkehrsräume der Personen-Aufnahmsgebäude die erforderlichen Localitäten beizustellen. In Ermanglung solcher Räume hat die Untersuchung der Kranken im Waggon selbst stattzufinden.

6. Ein Verzeichniss sämmtlicher unter 1 und 2 bezeichneten Stationen der betreffenden Bahnlinie, ist, nach der geographischen Reihenfolge der Stationen geordnet jedem Führer eines Zuges, welcher zur Personenbeförderung dient, von der Eisenbahn-Verwaltung zu übergeben.

7. Die Conducteure haben während der Fahrt dem Gesundheitszustande der Reisenden, namentlich der aus Choleragegenden kommenden besondere Aufmerksamkeit zu widmen und dem Zugsführer von etwaigen Verdacht erweckenden Wahrnehmungen Meldung zu machen.

Zeigen sich bei einem Reisenden während der Fahrt choleraähnliche Erscheinungen, d. i. häufige Stuhlentleerungen, Erbrechen flüssiger Massen, Muskelkrämpfe, stellenweises Blauwerden der Haut, Kaltwerden der Extremitäten etc., so ist dieser Kranke durch die Zugsbegleiter sofort zu isoliren.

Sollte dies während der Fahrt nicht anders möglich sein, so ist der Zug zum Stillstehen zu bringen, um die Mitreisenden aus dem betreffenden Coupé, eventuell Waggon entfernen zu können.

Der Kranke selbst sammt seinen Effecten ist in der nächsten Krankenabgabsstation abzusetzen und dem Stationsvorstande zu übergeben, wenn nicht der betreffende Waggon zweckmässiger ausgeschaltet und in der Station zurückgelassen werden kann.

Passirt der Zug vor Erreichung dieser Station noch andere Stationen, so ist in der nächsten derselben anzuhalten und von hier aus der Vorstand jener Station, nächst welcher sich das Choleraspital befindet, telegraphisch von der Ankunft des Kranken zu dem Zwecke zu verständigen, damit die zur sanitätspolizeilichen Intervention berufene Gemeindebehörde schleunigst in Kenntniss gesetzt, und ohne Verzug ein Arzt beigezogen werde.

Dieser Vorgang ist unter allen Umständen, auch bei Schnellzügen einzuhalten.

Der Stationsvorstand hat den Kranken in dem Waggon, in welchem er isolirt wurde, beziehungsweise im Isolirlocale so lange zurückzuhalten, bis dessen Untersuchung durch den Arzt erfolgt ist. Von dem Ausspruche des untersuchenden Arztes hängt es ab, ob der Kranke in das Choleraspital zu überführen ist, oder ob demselben die Fortsetzung der Reise in einem separaten Coupé gestattet werden kann.

Im letzteren Falle ist die Ankunftsstation (Zielstation des Passagiers), welche die sanitätspolizeiliche Intervention der Gemeindebehörde anzurufen hat, telegraphisch zu avisiren.

Auf Kosten des Cholerakranken kann ein telegraphisch berufener Arzt zur Begleitung des Kranken aufgenommen werden.

Im Bedarfsfalle hat der Stationsvorstand zur Uebertragung des Kranken in das Isolirspital die Bahntragbahren zur Verfügung zu stellen.

Die Tragbahren sind hinterher gleichzeitig mit den Räumlichkeiten, in denen sich der Kranke aufgehalten hat, zu desinficiren. Desgleichen hat die Desinfection der Krankenträger stattzufinden.

Hiebei, sowie bei der Desinfection der von den Kranken benützten Wägen, Aborte, Reiseeffecten etc. ist nach den Vorschriften in Anlage II vorzugehen.

Stirbt ein Reisender während der Fahrt, so ist die Leiche in der nächsten Kranken-Abgabestation auszuwaggoniren, beziehungsweise der Waggon aus dem Zuge auszuschalten.

Der Stationsvorstand hat selbe isolirt zu verwahren und ungesäumt die Gemeindevorstehung zu verständigen, damit die Leiche ehestens von der Station entfernt werde.

8. Bei der Ankunft auf der Krankenabgabestation sind diejenigen Personen, welche sich mit dem Kranken in derselben Wagenabtheilung befunden haben, sowie das Zugsbegleitungspersonale, welches mit dem Kranken in Berührung war, der sanitätspolizeilichen Untersuchung und Desinfection zu unterziehen und ist wegen der weiteren fünftägigen Observation das Erforderliche zu veranlassen.

Alle Personen, welche mit Cholerakranken in Berührung kommen, sowie das hilfeleistende Eisenbahnpersonale müssen bis nach stattgehabter gründlicher Reinigung und Desinfection es unbedingt vermeiden, ihre Hände mit ihrem Gesichte in Berührung zu bringen, da durch directe Zuführung des Krankheitsstoffes durch den Mund in den Körper eine Ansteckung erfolgen kann. Es ist deshalb auch streng zu vermeiden, während oder nach dem Umgange mit Kranken vor erfolgter sorgfältiger Reinigung der Hände zu rauchen oder Speisen und Getränke zu sich zu nehmen.

Das Eisenbahnpersonal muss beim Vorkommen verdächtiger Erkrankungen mit der grössten Vorsicht und Ruhe vorgehen, damit Alles vermieden wird, was zu unnöthigen Besorgnissen unter den Reisenden oder beim sonstigen Publicum Anlass geben könnte.

9. Der Wagen, in welchem sich ein Cholerakranker befunden hat, ist sofort ausser Dienst zu stellen und der nächsten geeigneten Station zur Desinfection zu übergeben. Die näheren Vorschriften über diese Desinfection, sowie über die sonstige Behandlung der Eisenbahn-Personen- und -Schlafwagen bei Choleragefahr enthält die als Anlage I beigefügte Anweisung.

Nach gründlich vorgenommener Desinfection ist dieser Wagen mindestens durch die in der Anlage I bezeichnete Zeit ausser Benützung zu setzen.

10. Mit dem Inhalte der in Anlage II beigefügten Anweisung zur Ausführung der Desinfection bei Cholera sind sämmtliche Eisenbahnbeamte genau bekannt zu machen.

11. Eine besondere Sorgfalt ist der Erhaltung peinlicher Sauberkeit in allen Bedürfnissanstalten, (Aborten und Pissoirs) auf den Stationen zuzuwenden; die Sitzbretter der Aborte sind durch Abwaschung mit einer Lösung von Kaliseife (siehe Anlage II unter I, 3) mindestens einmal täglich zu reinigen.

Eine Desinfection der Aborte, welche mit Kalkmilch (siehe Anlage II unter II, 8) und unter wiederholtem Uebergiessen der Fussböden mit Kalkmilch, soweit sie diese Behandlung vertragen, zu bewirken ist, erfolgt lediglich auf den Stationen der Orte, an welchen die Cholera ausgebrochen ist, und auf solchen Stationen, wo dies ausdrücklich angeordnet werden sollte.

Die zur Beseitigung üblen Geruchs für die warme Jahreszeit allgemein getroffenen Bestimmungen werden jedoch hiedurch nicht berührt.

In Cholerazeiten sind zur Durchspülung der Wagenaborte (Closets) die vorgeschriebenen Desinfectionsflüssigkeiten zu verwenden.

12. Der Boden zwischen den Geleisen ist sofern er in Folge Benutzung der in den Zügen befindlichen Bedürfnissanstalten verunreinigt ist, durch wiederholtes Uebergiessen mit Kalkmilch gehörig zu desinficiren.

13. Eine Beschränkung des Eisenbahn-Gepäck- und Güterverkehres findet, abgesehen von dem bezüglich einzelner Gegenstände ergangenen Ausfuhr- und Einfuhrverbote, nicht statt.

14. Eine Desinfection von Reisegepäck und Gütern findet künftig nur in folgenden Fällen statt:

a) Auf den von der politischen Landesbehörde bezeichneten Zollrevisionsstationen erfolgt auf Anordnung der ständig anwesenden Aerzte die Desinfection von schmutziger Wäsche, getragenen Kleidungsstücken und sonstigen Gegenständen, welche zum Gepäck eines Reisenden gehören, sofern dieselben nach ärztlichem Ermessen als mit Choleraentleerungen beschmutzt zu erachten sind.

b) Der Desinfection werden unterzogen, u. zw. über Weisung der politischen Behörden: die aus Choleragegenden als Waaren eingelangten getragenen Kleidungsstücke, schmutzige Wäsche, benütztes Bettzeug, dann Hadern und Lumpen — ausgenommen die in Ballen für den Grosshandel verpackten Hadern und Lumpen und neue Stoff-, Zeug- und Papierabfälle — insolange die Einfuhr dieser Waaren nicht verboten ist, ferner

c) Gegenstände, welche fallsweise von dem zur sanitätspolizeilichen Intervention berufenen ärztlichen Sanitätsorgane in Folge ihrer Benützung oder Beschmutzung durch eine an Cholera erkrankte oder der Choleraerkrankung verdächtige Person als inficirt oder infectionsverdächtig erklärt werden.

Briefe und Correspondenzen, Drucksachen, Bücher, Zeitungen, Geschäftspapiere u. s. w. unterliegen keiner Desinfection.

Die Einrichtung und Ausführung der Desinfection wird von den Gesundheitsbehörden veranlasst, welchen von den Eisenbahnverwaltungen die nothwendige Unterstützung zu leisten ist.

15. Sämmtliche Beamte der Eisenbahnverwaltung haben den Anforderungen der politischen und Ortsbehörden und der beaufsichtigenden Aerzte, soweit es in ihren Kräften steht und nach den dienstlichen Verhältnissen ausführbar ist, unbedingt Folge zu leisten und auch ohne besondere Aufforderung denselben alle erforderlichen Mittheilungen zu machen.

Von allen Dienstanweisungen und Massnahmen gegen die Choleragefahr und von allen getroffenen Anordnungen und Einrichtungen im Eisenbahnverkehre ist stets sofort den dabei in Frage kommenden Sanitätsbehörden und dem Handelsministerium Mittheilung zu machen.

16. Ein Auszug dieser Anweisung, welcher die Verhaltungsmassregeln für das Eisenbahnpersonal bei choleraverdächtigen Erkrankungen auf der Eisenbahnfahrt enthält, ist in Anlage III beigefügt. Von diesen Verhaltungsmassregeln ist dem gesammten Zugsbegleitungspersonale eines jeden zur Personenbeförderung dienenden Zuges ein Abdruck zuzustellen.

17. Von jedem innerhalb des Bahnbereiches vorgekommenen durch den Arzt als Cholera erkannten Erkrankungsfall ist Seitens des betreffenden Stationsvorstandes der vorgesetzten Direction, der politischen und der Ortsbehörde sofortige eventuell telegraphische Anzeige zu erstatten, welche, soweit sie zu erlangen sind, folgende Angaben enthalten soll:

a) Ort und Tag der Erkrankung unter genauer Angabe des Zuges, in welchem die Erkrankung erfolgte;
b) Name, Geschlecht, Alter, Stand oder Gewerbe des Erkrankten;
c) woher der Erkrankte zugereist ist;
d) wo der Kranke untergebracht ist;
e) Angaben über die verfügte Ausrangirung und Desinfection des Wagens, in welchem die Erkrankung stattgefunden hat.

Ueber jede erfolgte Anzeige hat die betreffende Eisenbahn-Direction an das k. k. Handelsministerium Bericht zu erstatten.

Anlage I.

Anweisung über die Behandlung der Eisenbahn-Personen- und Schlafwagen bei Choleragefahr.

I. Behandlung der gewöhnlichen Personenwagen.

1. Während der Dauer einer Choleraepidemie im Inlande oder in einem benachbarten Gebiete ist für eine besonders sorgfältige Reinigung und Lüftung der Personenwagen Sorge zu tragen.

Die in den Zügen befindlichen Bedürfnissanstalten sind regelmässig zu desinficiren und zu dem Zweck die Trichter und Abfallrohre nach Reinigung mit Kalkmilch zu bestreichen, die Sitzbretter nach jeder wahrgenommenen Beschmutzung mit Dejecten, sonst mindestens einmal täglich mit 5percentiger Carbolsäure- oder 2percentiger Lysollösung abzureiben (vergl. Nr. 3 und 4 Anlage II und II 8).

2. Ein Personenwagen, in welchem ein Cholerakranker sich befunden hat, ist sofort ausser Dienst zu stellen und der nächsten geeigneten Station zur Desinfection zu überweisen, welche in nachstehend angegebener Weise zu bewirken ist:

Bei Personenwagen I. und II. Classe sind alle Theile des Coupés, insbesondere aber die etwa durch Entleerung des Kranken beschmutzten Stellen solcher Gegenstände, welche nicht zum Zwecke der Desinfection mittelst des Dampf-Desinfectionsapparates entfernt werden können, mit Lappen, die mit 5percentiger Carbolsäure- oder 2percentiger Lysollösung befeuchtet sind, sorgfältig und wiederholt abzureiben; hierauf ist der inficirte Wagen durchweg einer gründlichen Reinigung zu unterwerfen und sodann in einem warmen, luftigen und trockenen Raum mindestens sechs Tage lang aufzustellen und sind während dieser Zeit Fenster und Thüren offen zu halten.

Bei Personenwagen III. und IV. Classe sind die etwa durch Ausleerung der Kranken beschmutzten Stellen sorgfältig und wiederholt mit 5percentiger Carbolsäure- oder 2percentiger Lysollösung abzureiben und hierauf die Seitenwände des Wagens, Fussböden, Sitze, Trittbretter mit Kaliseifenlösung abzuwaschen; hierauf ist der inficirte Wagen, bis zum Verschwinden des durch die Desinfection erzeugten Geruches, mindestens 24 Stunden lang unbenutzt an einem warmen, luftigen und trockenen Raum mit offenen Thüren und Fenstern aufzustellen.

Die bei der Reinigung beschmutzter Stellen verwendeten Lappen sind zu verbrennen.

3. Bei Massentransporten von Personen der III. und IV. Wagenclasse, welche aus einer von der Cholera ergriffenen Gegend herkommen, muss, auch wenn während der Fahrt ein Erkrankungsfall sich nicht ereignet hat, besondere Sorgfalt auf die Reinhaltung der Wagen verwendet werden. Wenn irgend thunlich, sind dieselben nach jedesmaliger Beendigung eines solchen Transportes ebenso zu behandeln, wie bezüglich der Personenwagen III. und IV. Classe in Nr. 2 bestimmt ist. Doch können die Wagen, nachdem sie trocken geworden sind, sofort wieder benutzt werden.

4. Zur Herstellung von Kalkmilch wird 1 Liter zerkleinerter reiner gebrannter Kalk, sogenannter Fettkalk, mit 4 Liter Wasser gemischt und zwar in folgender Weise:

Es wird von dem Wasser etwa $^3/_4$ Liter in das zum Mischen bestimmte Gefäss gegossen und dann der Kalk hineingelegt. Nachdem der Kalk das Wasser aufgesogen hat und dabei zu Pulver zerfallen ist, wird er mit dem übrigen Wasser zu Kalkmilch verrührt.

Dieselbe ist, wenn sie nicht bald Verwendung findet, in einem gut geschlossenen Gefäss aufzubewahren und vor dem Gebrauch umzuschütteln.

Zur Herstellung der zu Reinigungszwecken dienenden Kaliseifenlösung werden 3 Theile Seife (sogenannte Schmierseife oder grüne oder schwarze Seife) in 100 Theilen heissem Wasser gelöst (z. B. $^1/_2$ Kilogramm Seife in 17 Liter Wasser).

II. Behandlung der Schlafwagen und der in denselben befindlichen Ausrüstungsgegenstände.

1. Werden Personen im Schlafwagen befördert, welche in Choleragegenden aufgenommen wurden so muss nach Beendigung der Fahrt die gebrauchte Wäsche desinficirt werden. Zu diesem Zwecke ist dieselbe mindestens 12 Stunden lang in einer 2 pCt. Carbolsäure- oder 1 pCt. Lysollösung zu belassen, hierauf mit Wasser zu spülen, oder sie ist im Dampf-Desinfectionsapparate zu desinficiren und sodann zu reinigen. Zur Wäsche sind zu rechnen: die Leintücher, die Ueberzüge der Bettkissen und der Decken, sowie die Handtücher.

2. Die Closets sind wie unter I Nr. 1 bestimmt, zu behandeln.

3. Ist ein Schlafwagen von einem Cholerakranken oder der Cholera verdächtigen Reisenden benutzt worden, so ist ausserdem die Desinfection des Wagens selbst erforderlich. Letztere hat in der unter I Nr. 2 vorgeschriebenen Weise zu erfolgen, jedoch sind die von dem Kranken benutzten Bettkissen, Decken und beweglichen Matratzen in Dampfapparaten zu desinficiren.

4. Die gänzliche Einstellung eines Schlafwagenlaufes kann im Falle eintretender Nothwendigkeit Seitens des k. k. Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern angeordnet werden.

III. Allgemeine Bestimmungen.

1. Die vorstehenden Bestimmungen finden sinngemässe Anwendung bei Erkrankungen von Zug- und Postbeamten in den von ihnen benutzten Gepäck- und Postwagen.

2. Die mit der Desinfection beauftragten Arbeiter haben jedesmal, wenn sie mit inficirten Dingen in Berührung gekommen sind, sich unter sanitätspolizeilicher Aufsicht gründlich zu reinigen und sich sowie etwa beschmutzte Kleidungsstücke nach Vorschrift der Desinfection zu unterziehen (vergl. Anlage II).

Anlage II.

Anweisung zur Ausführung der Desinfection bei Cholera.

I. Als Desinfectionsmittel werden empfohlen:

1. Kalkmilch.

Zur Herstellung derselben wird 1 l zerkleinerter reiner gebrannter Kalk, sogenannter Fettkalk, mit 4 l Wasser gemischt, und zwar in folgender Weise:

Es wird von dem Wasser etwa $^3/_4$ l in das zum Mischen bestimmte Gefäss gegossen und dann der Kalk hineingelegt. Nachdem der Kalk das Wasser aufgesogen hat und dabei zu Pulver zerfallen ist, wird er mit dem übrigen Wasser zu Kalkmilch gerührt.

Dieselbe ist, wenn sie nicht bald Verwendung findet, in einem gut geschlossenen Gefässe aufzubewahren und vor dem Gebrauche umzuschütteln.

2. Lösung von Kaliseife (sog. Schmierseife oder grüne oder schwarze Seife). 3 Theile Seife werden in 100 Theile heissem Wasser gelöst (z. B. $^1/_2$ kg Seife in 17 l Wasser). Dient zur Reinigung und zur Bereitung der Carbolseifenlösung.

3. Lösung von Carbolsäure.

a) Carbolseifenlösung.

Zur Verwendung kommt die sog. „100proc. Carbolsäure" des Handels, welche sich in Seifenwasser vollständig löst.

Man bereitet sich die unter Nr. 2 beschriebene Lösung von Kaliseife. In 20 Theile dieser noch heissen Lösung wird 1 Theil Carbolsäure unter fortwährendem Umrühren gegossen.

Diese Lösung ist lange Zeit haltbar und wirkt schneller desinficirend als einfache Lösung von Kaliseife.

b) Carbolsäurelösung.

Soll reine Carbolsäure (einmal oder wiederholt destillirte) verwendet werden, welche erheblich theurer, aber nicht wirksamer ist, als die sog. „100proc. Carbolsäure", so ist zur Lösung das Seifenwasser nicht nöthig; es genügt dann einfaches Wasser. 5 Theile krystallisirte Carbolsäure werden in 100 Theilen Wasser gelöst.

4. Lysollösung. 2 Theile Lysol werden in 100 Theilen Wasser gelöst.

5. Dampfapparate.

Jeder Dampfapparat muss auf seine Gebrauchsfähigkeit, bezw. auf die Erzielung einer anhaltenden Temperatur von 100° Celsius in seinem Innern, fachmännisch geprüft sein. Die Bedienung der Apparate ist, wenn irgend angängig, ausgebildeten Desinfectoren zu übertragen.

6. Siedehitze.

Mehrstündiges Auskochen in Wasser, Salzwasser oder in Lauge wirkt desinficirend. Die Flüssigkeit muss während dieser Zeit beständig im Sieden gehalten werden und die Gegenstände vollkommen bedecken.

Unter den aufgeführten Desinfectionsmitteln ist die Wahl nach Lage der Umstände zu treffen. Insbesondere wird, wenn es an der unter Nr. 3 vorgesehenen 100proc. Carbolsäure mangeln sollte, auf die unter 1 und 4 angegebenen Mittel zurückzugreifen sein. Sollten auch diese Mittel nicht zu beschaffen sein, so wird im Nothfalle Carbolsäure mit geringerem Gehalt an wirksamen Stoffen, welche demgemäss in grösserer Menge zu verwenden ist, zu verwenden sein.

II. Anwendung der Desinfectionsmittel.

1. Die Ausleerungen der Cholerakranken.

Erbrochenes, Stuhlgang werden möglichst in Gefässen aufgefangen und mit ungefähr gleichen Theilen Kalkmilch (I Nr. 1) gründlich gemischt. Diese Mischung muss mindestens eine Stunde stehen bleiben, ehe sie als unschädlich beseitigt werden darf.

Unter Umständen können die Entleerungen durch einstündiges Kochen (mit Wasser) unschädlich gemacht werden; alsdann sind die Gefässe, welche mit den Entleerungen in Berührung waren, ebenfalls eine Stunde lang auszukochen.

Die desinficirten Ausleerungen können in den Abort oder in die für die sonstigen Abgänge bestimmten Ausgussstellen geschüttet oder vergraben werden.

Schmutzwässer sind in ähnlicher Weise zu desinficiren, und zwar ist von der Kalkmilch so viel zuzusetzen, dass das Gemisch rothes Lackmuspapier stark und dauernd blau färbt. Erst eine Stunde nach Eintritt dieser Reaction darf das Schmutzwasser abgelassen werden.

2. Hände und sonstige Körpertheile müssen jedesmal, wenn sie mit inficirten Dingen (Ausleerungen der Kranken, beschmutzter Wäsche u. s. w.) in Berührung gekommen sind, durch gründliches Waschen mit einer desinficirenden Flüssigkeit, z. B. Carbolsäurelösung (I Nr. 3) oder Lysollösung (I Nr. 4) desinficirt werden.

3. Bett- und Leibwäsche, sowie andere Kleidungsstücke, Teppiche u. dgl. werden in ein Gefäss mit Carbolseifenlösung oder Carbolsäurelösung gesteckt. Die Menge der Flüssigkeit ist so reichlich zu bemessen, dass dieselbe nach dem Durchfeuchten der Gegenstände noch überall über den letzteren steht.

In dieser Flüssigkeit bleiben die Gegenstände, und zwar in Carbolseifen- oder Carbolsäurelösung mindestens 12 Stunden, ehe sie mit Wasser gespült und weiter gereinigt werden. Das dabei ablaufende Wasser kann als unverdächtig behandelt werden.

Wäsche u. s. w. kann auch in Dampfapparaten, sowie durch Auskochen desinficirt werden. Aber auch in diesem Falle muss sie zunächst mit einer der genannten Desinfectionsflüssigkeiten (I Nr. 3 oder 4) stark angefeuchtet und in gut schliessenden Gefässen oder Beuteln verwahrt, oder in Tücher, welche ebenfalls mit Desinfectionsflüssigkeit angefeuchtet sind, eingeschlagen werden, damit die mit dem Hantiren der Gegenstände vor der eigentlichen Desinfection verbundene Gefahr verringert wird. Auf jeden Fall muss Derjenige, welcher solche Wäsche u. s. w. berührt hat, seine Hände in der unter II Nr. 2 angegebenen Weise desinficiren.

4. Kleidungsstücke, welche nicht gewaschen werden können, sind in Dampfapparaten (I Nr. 5) zu desinficiren.

Gegenstände aus Leder sind entweder nach Nr. 3, Abs. 1 und 2, zu behandeln oder mit Carbolsäure- oder Carbolseifenlösung (I Nr. 3) abzureiben.

Pelzwerk wird auf der Haarseite bis auf die Haarwurzel mit einer der unter I, Nr. 3 und 4, bezeichneten Lösungen durchweicht. Nach 12stündiger Einwirkung derselben darf es ausgewaschen und weiter gereinigt werden. Pelzbesätze an Kleidungsstücken von Tuch werden zuvor abgetrennt.

5. Holz- und Metalltheile der Möbel, sowie ähnliche Gegenstände werden mit Lappen sorgfältig und wiederholt abgerieben, die mit Carbolsäure- oder Carbolseifenlösung (I Nr. 3) befeuchtet sind. Ebenso wird mit dem Fussboden von Krankenräumen verfahren. Die gebrauchten Lappen sind zu verbrennen.

Der Fussboden kann auch durch Bestreichen mit Kalkmilch (I Nr. 1) desinficirt werden, welche erst nach Ablauf von 2 Stunden durch Abwaschen wieder entfernt werden darf.

6. Die Wände der Krankenräume, sowie Holztheile werden mit Kalkmilch (I Nr. 1) getüncht oder mit einer desinficirenden Flüssigkeit (I Nr. 3, 4) abgewaschen.

Tapeten werden mit Brod abgerieben; die verwendeten Brodkrumen sind zu verbrennen.

Nach geschehener Desinfection sind die Krankenräume, wenn irgend möglich, 24 Stunden lang unbenützt zu lassen und reichlich zu lüften, im Winter zu heizen.

7. Durch Cholera-Ausleerungen beschmutzter Erdboden, Pflaster, sowie Rinnsteine, in welche verdächtige Abgänge gelangen, werden am einfachsten durch reichliches Uebergiessen mit Kalkmilch (I Nr. 1) desinficirt.

8. Soweit Aborte im Hinblicke auf den öffentlichen Verkehr (A Nr. 14 der „Massnahmen") zu desinficiren sind, empfiehlt es sich, täglich in jede Sitzöffnung mehrmals Kalkmilch oder ein anderes gleichwerthiges Mittel in einer der Häufigkeit der Benützung entsprechenden Menge zu giessen. In gleicher Weise sind Pissoirs zu desinficiren. Tonnen, Kübel u. dgl., welche zum Auffangen der Entleerungen in den Abtritten dienen, sind nach dem Entleeren reichlich mit Kalkmilch oder einem anderen gleichwerthigen Mittel aussen und innen zu bestreichen.

Die Sitze selbst sind mit Kalkmilch oder einer 5percentigen Lösung von Carbolseife oder Carbolsäure, bezw. 2percentiger Lysollösung zu reinigen.

9. Wo eine genügende Desinfection in der bisher angegebenen Weise nicht ausführbar ist, z. B. bei Matratzen und Federbetten in Ermanglung eines Dampfapparates oder wenn ein Mangel an Desinfectionsmitteln eintreten sollte, sind die zu desinficirenden Gegenstände mindestens 6 Tage lang ausser Gebrauch zu setzen und an einem warmen, trockenen, vor Regen geschützten, aber womöglich dem Sonnenlicht ausgesetzten Orte, gründlich zu lüften.

Strohsäcke können mit ihrem Inhalt im Dampfapparat desinficirt werden; zweckmässiger ist es, mit dem Stroh nach Nr. 10 zu verfahren und die Hülle wie die Wäsche (Nr. 3) zu desinficiren.

Polstermöbel, deren Holzwerk keinen Fournierbelag hat und nicht durch Leim zusammengehalten wird, können im Dampfapparat desinficirt werden. Ist letzteres nicht angängig, so werden die Holztheile mit Carbolseifen- oder Carbolsäurelösung abgewaschen, sonst wie in Abs. 1 angegeben, behandelt.

10. Gegenstände von geringem Werthe sind zu verbrennen oder in Gruben zu schütten, daselbst mit Kalkmilch zu übergiessen und mit Erde zu überdecken.

Die Desinfection ist dort, wo sie geboten erscheint, insbesondere wenn Orte, die dem öffentlichen Verkehr zugänglich sind, gefährdet erscheinen, oder wo sonst eine Infection zu besorgen ist oder stattgefunden hat, mit der grössten Strenge durchzuführen. Im Uebrigen ist aber vor einer Vergeudung von Desinfectionsmitteln eindringlich zu warnen; unnöthige und unwirksame Desinfectionen bedingen unnützen Kostenaufwand und vertheuern die Preise der Desinfectionsmittel, verleiten aber auch das Publicum zur Sorglosigkeit in dem Gefühle einer trügerischen Sicherheit.

Anlage III.

Verhaltungsmassregeln für das Eisenbahnpersonal bei choleraverdächtigen Erkrankungen auf der Eisenbahnfahrt.

1. In Cholerazeiten haben die Conducteure während der Fahrt dem Gesundheitszustande der Reisenden, namentlich der aus Choleragegenden kommenden, besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Von jeder irgendwie auffälligen Erkrankung, welche während der Eisenbahnfahrt vorkommt, insbesondere von choleraähnlichen Erscheinungen, d. i. häufige Stuhlentleerungen, Erbrechen flüssiger Massen, Muskelkrämpfe, stellenweises Blauwerden der Haut, Kaltwerden der Extremitäten hat der Conducteur dem Zugführer sofort Meldung zu machen.

2. Die Sorge um den Erkrankten hat sich zunächst auf eine möglichst bequeme Lagerung und sofortige Isolirung desselben zu erstrecken, und ist Sache desjenigen Conducteurs, dessen Aufsicht der betreffende Wagen untersteht. Zu diesem Zwecke ist, wenn die Isolirung anders nicht durchführbar ist, der Zug zum Stillstehen zu bringen, um die Mitreisenden aus dem betreffenden Coupé, eventuell Wagen entfernen zu können. Der vorgenannte Conducteur ist nach Thunlichkeit vom directen Verkehre mit anderen Personen fernzuhalten.

3. Ein Verzeichniss sämmtlicher Krankenabgabsstationen wird nach der geographischen Reihenfolge der Stationen geordnet, dem gesammten Zugsbegleitungspersonale eines Zuges, welcher zur Personenbeförderung dient, übergeben. Aus dem Verzeichniss ist auch ersichtlich, auf welchen Stationen Aerzte sofort erreichbar und zur Verfügung sind.

Der Erkrankte ist der nächsten im Verzeichniss aufgeführten Abgabsstation zu übergeben. Berührt der Zug vor der Ankunft auf der nächsten Abgabsstation eine Zwischenstation, so ist in derselben unter allen Umständen, auch bei Schnellzügen, anzuhalten, und hat der Zugführer sofort beim Eintreffen dem diensthabenden Stationsbeamten Anzeige zu machen; dieser hat alsdann der Krankenabgabsstation ungesäumt telegraphisch Meldung zu erstatten, welch' letztere die sanitätspolizeiliche Intervention der Gemeindebehörde anzurufen hat.

4. Sobald eine Choleraerkrankung eintritt, sind sämmtliche Mitreisende, ausgenommen Angehörige des Erkrankten, welche zu seiner Unterstützung bei ihm bleiben wollen, aus der Wagenabtheilung, in welcher sich der Erkrankte befindet, und wenn mehrere Wagenabtheilungen einen gemeinschaftlichen Abort haben, aus diesen sämmtlichen Abtheilungen zu entfernen nnd in einer anderen Abtheilung, und zwar abgesondert von den übrigen Reisenden, unterzubringen.

Bei der Ankunft auf der Krankenabgabsstation sind diejenigen Personen, welche sich mit dem Kranken in derselben Wagenabtheilung befunden haben, sowie das Zugsbegleitungspersonale, welches mit dem Kranken in Berührung war, der sanitätspolizeilichen Untersuchung und Desinfection zu unterziehen und ist wegen der weiteren 5tägigen Observation das Erforderliche zu veranlassen.

5. Das Zugsbegleitungspersonale hat, wenn es mit Ausleerungen Erkrankter in Berührung gekommen ist, sich unter sanitätspolizeilicher Aufsicht nach Vorschrift sorgfältig zu reinigen und sich, sowie etwa beschmutzte Kleidungsstücke der Desinfection zu unterziehen, wie jede andere mit Cholerakranken in Berührung gestandene Person.

Alle Personen, welche mit Cholerakranken in Berührung kommen, sowie das hilfeleistende Eisenbahnpersonale müssen bis nach stattgehabter gründlicher Reinigung und Desinfection es unbedingt vermeiden, ihre Hände mit ihrem Gesichte in Berührung zu bringen, da durch directe Zuführung des Krankheitsstoffes durch den Mund in den Körper eine Ansteckung erfolgen kann. Es ist deshalb auch streng zu vermeiden, während oder nach dem Umgange mit Kranken vor erfolgter sorgfältiger Reinigung der Hände zu rauchen oder Speisen und Getränke zu sich zu nehmen.

6. Das Eisenbahnpersonal muss beim Vorkommen verdächtiger Erkrankungen mit der grössten Vorsicht und Ruhe vorgehen, damit Alles vermieden wird, was zu unnöthigen Besorgnissen unter den Reisenden oder beim sonstigen Publicum Anlass geben könnte.

Zur Begriffsbestimmung der höheren Gewalt.

(Entscheidung des Deutschen Reichsgerichtes vom 16. Februar 1893).

Als bei C. das sogenannte Volksfest abgehalten wurde, verunglückte A. am 29. September 1889 dadurch, dass er von der nachdrängenden Menschenmenge auf dem Bahnsteige in C. unter einen einfahrenden Zug gedrängt und am Beine schwer verletzt wurde. Er klagte gegen die betreffende Bahn auf Schadenersatz nach dem Haftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871. Die Bahn wendete eigenes Verschulden des Verletzten und höhere Gewalt ein. Die erste Instanz verwarf die letztere Einwendung und gab dem Klagebegehren unter Erkennung auf den Eid bezüglich der ersteren Einwendung bedingt Folge.

Die zweite Instanz wies das Klagebegehren gänzlich ab, indem in dem Menschenandrange höhere Gewalt erblickt werden müsse.

Das Reichsgericht gab aber dem Klagebegehren Folge und verurtheilte die Bahn zum Schadenersatz.

In den Entscheidungsgründen heisst es u. A.:

Es unterliegt keinem Zweifel, dass höhere Gewalt nicht blos in einem durch Naturkräfte, sondern auch in einem durch Handlungen von Menschen herbeigeführten Ereignisse, so auch unter Umständen in einem wie eine Naturgewalt wirkenden Andrängen einer Menschenmenge bestehen kann. Von diesem Gesichtspunkte aus hat das Reichsgericht in dem vom Berufungsgerichte citirten Falle (Rep. II, Nr. 30./1888), wo während der Heidelberger Universitäts-Feierlichkeiten an einem bestimmten Tage eine ungewöhnlich grosse Menschenmenge auf dem Mannheimer Bahnhofe versammelt war, um nach Heidelberg zu fahren, und eine Frau von der auf einen einfahrenden Zug blind losstürzenden Menge unter den Zug geworfen worden war, den Einwand der höheren Gewalt für begründet gehalten. Allein damals handelte es sich um ein aussergewöhnliches Vorkommniss, und das Anstürmen des Publicums war als ein über jede Voraussicht gehendes Ereigniss aufzufassen. Das C.er Volksfest ist aber nicht ein besonderes aussergewöhnliches Vorkommniss, es wiederholt sich alle Jahre, resp. alle zwei Jahre und jedesmal spielen sich dieselben Scenen im Bahnhofe C. ab, wie am 29. September 1889. Es handelte sich also um ein bei dem Betriebe der Eisenbahn von C. als regelmässig wiederkehrendes und mit diesem Betriebe im Zusammenhange stehendes Ereigniss. Ein solches kann aber begrifflich nicht als höhere Gewalt aufgefasst werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Lundenburg—Brünn: Vergrösserung des Bahnhofes in Brünn.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 3. bis 7. Juli durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, betreffend das Project für die Vergrösserung und Umgestaltung des Bahnhofes in Brünn, wurde für die folgenden Seitens der Commission, mit Rücksicht auf die vorgebrachten Wünsche der Interessenten vorgenommenen Abänderungen des bereits principiell genehmigten Projectes, und zwar:

1. Verlegung der Einfahrt von der Grillowitzgasse zu den Kohlenhöfen und der Thorwächterbude näher an die Bahn in Folge des hergestellten Zubaues bei der Böhm'schen Realität in der genannten Gasse;
2. Herstellung eines 2 m breiten Parallelweges bei km 142·8/9 links der Bahn;
3. Erbreiterung der Parallelstrasse rechts der Bahn gegenüber der Durchfahrt der Strassengasse von 15 auf 27 m;
4. Herstellung eines Canals in km 143·0/1 für den Sturmgraben;
5. Verbesserung der Zufahrt zu den Strassengeleisen,

der Bauconsens ertheilt. [27. August, Z. 39.067.]

— (Linie Nezamislitz — Olmütz — Sternberg: Bauliche Herstellungen in Boniowitz.) Für die in der Halte- und Ladestelle Boniowitz auszuführende Verlängerung des Ladegeleises nebst Herstellung einer gedielten Zufahrt entlang desselben, dann die Anbringung eines automatischen Läutewerkes und einer Vergitterung bei dem Wegschranken in km 109·1 wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt.
[9. September, Z. 42.431.]

— (Linie Kojetein — Bielitz: Locomotiv-Drehscheibe nebst Geleiseanlage in der Station Bistritz a/H.) In der Station Bistritz a/H. wird eine Locomotiv-Drehscheibe nebst Geleiseanlage hergestellt.
[3. September, Z. 41.242.]

— (Linie Trzebinia—Myslowitz: Weichenstellhaus und Apparathäuschen am Bahnhofe Szczakowa.) Am Bahnhofe in Szczakowa wird ein Weichenstellhaus und ein Apparathäuschen zum Zwecke der Unterbringung der Hebelapparate für die bereits genehmigte Sicherungsanlage hergestellt. [8. September, Z. 42.721.]

— (Linie Wien—Krakau: Auswechslung der Drehbühne in Lundenburg.) In der Station Lundenburg wird die bestehende Locomotiv-Drehbühne von 12 m Durchmesser gegen eine solche mit 14·65 m Durchmesser, sowie der dazugehörige Dampfmotor gegen einen kräftigeren umgewechselt.
[7. September, Z. 43.623.]

— (Bau eines Spritzenhauses am Nordbahnhofe in Wien.) Im Kellerhofe Nr. 2 der Station Wien Nordbahnhof wird ein Magazin zur Aufbewahrung von Feuerlösch-Requisiten hergestellt. [12. September, Z. 48.248.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfung.) Am 9. Juni fand eine technisch-polizeiliche Prüfung der für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Eilzugs-Locomotive sammt Schlepptender statt, welche die Inventarsnummer 549, Serie II/c, trägt, und in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf gebaut wurde und mit der Fabrikationsnummer 870 versehen ist. Der Kessel dieser Maschine hat die Probe laut Certificat anstandslos bestanden. Die Maschine hat vier Achsen, von denen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche im eigenen Truckgestelle liegen. Die dritte und vierte Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschine hat aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend und die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, einfachem Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Rose, Vacuumbremse auf Tender und Zug, Tenderspindelbremse, dann Dampfheizung, Geschwindigkeitsmesser von Haushälter, Bethätigung der Vacuumbremse vom Zuge aus. Die Spurweite ist normal und beträgt das Totalgewicht der Maschine im ausgerüsteten Zustande 45·5 Tonnen, die concessionirte Dampfspannung 11 Atmosphären. Die Probefahrt fand auf der 22·6 km langen Theilstrecke der k. k. Staatsbahnen von Neulengbach bis St. Pölten statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 110 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 75 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf das nach jeder Richtung günstige Ergebniss dieser Probefahrt unterlag es aus Sicherheitsrücksichten keinem Anstande, diese Locomotive dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den k. k. Staatsbahnen zu übergeben. [Z. 46.958.]

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Beförderung leerer Wagenzüge mit verkehrt gestellter Locomotive.) Die k. k. General-Inspection hat der Centralverwaltung obiger Eisenbahnen ausnahmsweise und gegen stricte Einhaltung gewisser Vorsichtsmassregeln gestattet, in einzelnen normal betriebenen Strecken die leeren Wagenzüge für den Ahtransport der Truppen des k. und k. 9. Corps von den Manövern mit verkehrt gestellter Locomotive (Tender voran) befördern zu lassen. Die oben erwähnten Vorsichtsmassregeln sind:

1. Die genügende Belastung der Tenderachsen;
2. die unbehinderte Ausschau auf das zu befahrende Geleise;
3. auf dem vorausgehenden Tender ist als Tenderwache ein Zugbegleiter zu postiren, dem die Beobachtung der Bahn und der Signale auf der zu befahrenden Strecke obliegt;
4. die in den Fahrordnungsbüchern für die Beförderung eines Zuges mit verkehrt gestellter Maschine festgesetzten kürzesten Fahrzeiten dürfen nicht unterfahren werden.

[31. August, G.-I.-Z. 17.139.]

Verkehrsstörung.

Steiermärkische Landesbahnen (Localbahn Pöltschach-Gonobitz):

25. September. Wegen Dammrutschung musste der Gesammtverkehr eingestellt werden. Dauer der Verkehrseinstellung voraussichtlich drei Tage.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 7. September 1893, Z. 59.720, dem Grafen Friedrich Szapáry im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Szolnok der Linien Budapest — Hatvan — Ruttka, Szolnok—Czegléd, Szolnok — Kun-Szent-Márton, Budapest — Nagyvárad (Grosswardein) — Brassó (Kronstadt) — Predeal und Budapest—Árad — Tövis der kgl. Ungar. Staatsbahnen, sowie der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Theisslinie) abzweigende und diese über Tószey, Tisza-Várkany, Tisza-Vezsény, Uj-Kécske, und die Gemarkung der Gemeinde Alpár in der Station Kis-Kun-Félegyháza mit der Linie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Kis-Kun-Félegyháza—Csongrád verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Debreczen — Derecske-Nagy-Léta. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny“ Nr. 108 vom 8. September nnd dessen darauf folgende Nummern verlautbaren den Wortlaut der zufolge Erlass des kgl. ungarischen Handelsministers vom 18. August 1893, Z. 59.091, erflossenen Concessions-Urkunde, durch welche dem Grafen Andreas Csekonics und Consorten die Bewilligung zum Bau und Betrieb der im Bereiche des Comitates Hajdu herzustellenden Localbahn Debreczen—Derecske—Nagy-Léta (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 132 ex 1891, Vorconcession Post 2, Nr. 5, 47 und 123 ex 1892) ertheilt wird. Die projectirte, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauende Linie, deren Gesammtkostenpreis mit 1,115.000 fl. bemessen ist, zweigt von der Station Debreczen der Linien Püspök-Ladány—Debreczen—Miskolz, Debreczen — Hajdu-Nánás — Bud-Szent-Mihály und Debreczen—Királyhaza ab, führt als Hauptlinie über Sáránd bis Nagy-Léta und erhält eine von der zukünftigen Station Sárand ausgehende bis Derecske führende Flügelbahn. Als Stationen sind bestimmt:

a) für die Hauptlinie:
1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende gemeinsame Station Debreczen;
2. Sáránd, Wasserstation und Abzweigestation der Flügelbahn Sáránd-Derecske. 400 m lang;
3. Hajdu-Bagos, 250 m lang;
4. Hoszupályi, Kreuzungsstation, 360 m lang;
5. Monostorpályi, 250 m lang;
6. Nagy-Léta, Endstation, 400 m lang;

b) für die Flügelbahn:
1. Sáránd, Abzweigestation, 400 m lang;
2. Derecske, Endstation, 360 m lang.

Ausserdem wird auf der Hauptlinie bei Profil 82 nächst dem Badeorte Szepes-Sóstó eine vorläufig nur für Personen- und Gepäcksdienst einzurichtende Haltestelle eröffnet werden. Dem im Laufe des Betriebes sich etwa ergebenden Bedarfe entsprechend, können mit Bewilligung des Handelsministers an geeigneten Punkten der Strecke Halte- und Verladestellen nachträglich eingerichtet werden.

Projectirte Fortsetzung der Localbahn Kassa-Torna von Szepsi aus bis Meczenséf. (Nachtrag zur Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny“ Nr. 111 vom 15. September verlautbart den Wortlaut des zufolge Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 26. August 1893, Z. 1602/III, erflossenen Nachtrages zur Concessions-Urkunde der Kassa (Kaschau)-Tornaer Localbahn-Actiengesellschaft, welchem zufolge der Genannten die Bewilligung zum Ausbau einer von der Station Szepsi der Linie Kassa—Torna ausgehenden, über die Gemarkung der Stadt Jászó bis Meczenséf führenden Localbahn ertheilt wird. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden normalspurigen Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 41 ex 1893, Vorconcession Post 4 a) sind mit fl. 833.000 bemessen.

Projectirte Strassenbahn mit Pferdebetrieb im Bereiche der Stadt Mármaros-Sziget. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny“ Nr. 112 vom 17. September veröffentlicht den Wortlaut der Concessions-Urkunde, laut welcher der kgl. ungar. Handelsminister zufolge Erlass vom 19. August 1893, Z. ad 53.494, im Sinne der bestehenden Normen über Antrag der Municipal-Repräsentanz der Stadt Mármaros-Sziget dem Raszkovaer Einwohner Albert Müller die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer im Bereiche von Mármaros-Sziget zu erbauenden Strassenbahn mit Pferdebetrieb ertheilte.

Erstclassige Eisenbahn Mármaros-Sziget — ungar.-galiz. Landesgrenze bei Körösmezö. (Wiederaufnahme der in Folge Cholera eingeschränkt gewesenen vollen Bauthätigkeit.) Die Bauunternehmung G. Gregersen und Söhne hat, wie aus Budapest berichtet wird, in Folge constatirten Erlöschens der Cholera im Mármaroser Comitate mit behördlicher Bewilligung den seit Ausbruch der Krankheit wesentlich reducirten Arbeiterstand auf der ihr zur Ausführung übertragenen erstclassigen Linie Mármaros-Sziget—Körösmezö (—Woronienka—Stanislau) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 113 ex 1892) wieder auf 10.000 Mann zu erhöhen beschlossen, um die contractlich bedungene Bauzeit einhalten zu können.

Projectirte Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Váralya. (Politisch-administrative Begehung.) Am 29. August fand unter Führung des Ministerial-Secretärs des kgl. ungar. Handelsministeriums Vértesy und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie der Interessenten die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Váralya (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40 ex 1893, Vorconcession Post 2) statt. Die projectirte, 9·5 km lange, als normalspurige Localbahn zu erbauende Linie, deren Projectanten Aurel Fest und Consorten sind, berührt eine gewerbefleissige Gegend des Comitates Szepes (Zips), verspricht daher eine ausgiebige Saugader für die Linie (Oderberg—)Csacza—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Bahn zu werden. Die Projectanten beabsichtigen, den Ban bei Beginn des kommenden Frühjahres in Angriff zu nehmen.

Localbahnbau in Ungarn. (Auszeichnung des Directors der „Münchener Localbahn-Actiengesellschaft“.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny“ Nr. 109 vom 10. September verlautbart, dass Se. Majestät über Antrag des kgl. ungar. Ministers am Allerhöchsten Hoflager dem Director der Münchener Localbahn-Actiengesellschaft Victor Grüzner in Anerkennung seiner besonderen Verdienste für Förderung des Localbahnbaues in Ungarn den Orden der Eisernen Krone dritter Classe allergnädigst zu verleihen geruhte.

Ausland.

Deutsches Reich. (Neues Controlverfahren der Fahrtausweise.) Die kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt veröffentlicht folgende Bekanntmachung:

„Vom 1. October 1893 ab wird auf den Linien Berlin—Halle—Bebra—Frankfurt a/M. und Bebra—Guntershausen (Cassel), Stendal—Berlin—Magdeburg — Braunschweig — Lehrte — Hamm — Düsseldorf—Köln, (Magdeburg) Zerbst—Bitterfeld—Leipzig, Leipzig—Corbetha und Leipzig—Eilenburg die bisher übliche Art der Controle der Fahrtausweise (Fahrkarten, Fahrscheine n. s. w.) dahin abgeändert, dass die Hauptprüfung der Fahrtausweise auf ihre Giltigkeit, sowie die Durchlochung und die Abnahme derselben an den Ein- und Ausgängen der Stationen durch besondere Beamte vorgenommen wird und dass an den Zügen durch das Zugpersonal nur noch eine Nachprüfung der Fahrtausweise stattfindet.

Behufs Ausführung des neuen Controlverfahrens werden auf den Stationen der genannten Linien theils die Bahnsteige allein, theils die Bahnsteige und die Wartesäle dem allgemeinen Verkehr des Publicums entzogen und lediglich der Benutzung durch das reisende Publicum vorbehalten. Dementsprechend sind entweder die Bahnsteige allein oder die Bahnsteige und die Wartesäle gegen die übrigen, im freien Verkehr verbleibenden Theile der Station abgesperrt. Der Eintritt in den abgesperrten Theil und der Austritt aus demselben ist zunächst nur den mit einem giltigen Fahrtausweis versehenen oder sonst zum Betreten des Innern der Stationen berechtigten Personen gestattet.

Um jedoch auch Nichtreisenden, Personen, welche entweder Reisende zu den Zügen begleiten oder von den Zügen abholen wollen u. s. w., den Zugang zu dem abgesperrten Theile der Stationen zu ermöglichen, werden besondere Karten, Bahnsteigkarten ausgegeben, welche zum einmaligen Betreten des Innern der Stationen berechtigen. Die Bahnsteigkarten gelten nur für die Station, für welche dieselben ausgestellt sind; dieselben sind zum Preise von 10 Pfg. an den Fahrkarten-Schaltern zu haben,

oder an besonders hierfür in den Schalterhallen der Stationen aufgestellten selbstthätigen Kartenausgebern (Automaten) zu entnehmen. Sowohl die mit Fahrtausweisen, wie die mit Bahnsteigkarten versehenen Personen dürfen ihren Eintritt nnd Austritt in den, bezw. aus dem abgesperrten Theil der Stationen nur dnrch die dafür bestimmten und besonders eingerichteten Ein- und Ausgänge nehmen. Dabei wird die Controle in der Weise vorgenommen, dass an den Eingängen die Fahrtausweise der zugehenden Reisenden und die Bahnsteigkarten der in die Station eintretenden Personen geprüft und durchlocht oder sonst entwerthet werden, während an den Ausgängen die Fahrtausweise der angekommenen Reisenden und die Bahnsteigkarten der aus der Station austretenden Personen nochmals geprüft, die Bahnsteigkarten und diejenigen Fahrtausweise, deren Giltigkeit abgelaufen ist, abgenommen, und diejenigen Fahrtausweise, deren Giltigkeit noch nicht abgelaufen ist, den Reisenden zurückgegeben werden.

Wer am Ausgange keinen oder keinen giltigen Fahrtausweis, keine oder keiue giltige vorschriftsmässig entwerthete Bahnsteigkarte vorzeigen oder sich sonst in giltiger Weise ausweisen kann, wird znm Austritt aus der Station nicht zugelassen und wie ein Reisender, welcher ohne giltigen Fahrtausweis betroffen ist, nach den für diesen Fall erlassenen Bestimmungen behandelt. Die Reisenden, welche nach Stationen der obengenannten Linien reisen, haben daher ihre Fahrtausweise, auch diejenigen für Einzelreisen, bis zum Ausgange auf der Zielstation aufzubewahren und hier an den Beamten abzugeben. Dies gilt in gleicher Weise, ob die Reise von einer Station der bezeichneten Linien selbst, oder von einer Station einer anderen Linie, auf welcher die bisherige Art der Controle der Fahrtausweise vorläufig bestehen bleibt, angetreten wird.

Im Uebrigen erwachsen den Reisenden durch das neue Verfahren keinerlei Beschränkungen. Namentlich vollzieht sich auf den Uebergangsstationen der Uebergang von einer Linie auf die andere wie bisher und bleibt es den Uebergangsreisenden auch auf denjenigen Stationen, auf welchen die Wartesäle gegen die Bahnsteige abgesperrt sind, wie bisher gestattet, von den Bahnsteigen unmittelbar in die Wartesäle einzutreten, um den Anschluss abzuwarten; es bedarf hiezu nur der Vorzeigung des Fahrtausweises an den am Eingang in die Wartesäle etc. stehenden Beamten. Das Gleiche gilt auch für Reisende, welche unterwegs auf Zwischenstationen in die Wartesäle oder Schalterhallen wollen, nm entweder eine Erfrischung zu sich zn nehmen, oder eine Depesche aufzugeben oder dgl.; auch diesen ist der Eintritt unmittelbar von den Bahnsteigen aus gestattet, nur bedarf es, sobald dabei der abgesperrte Theil der Station verlassen werden muss, der jedesmaligen Vorzeigung des Fahrtausweises an den betreffenden Beamten.

Mit des Einführung des neuen Controlverfahrens wird hauptsächlich bezweckt, das Begehen der Wagentrittbretter durch die Schaffner während der Fahrt, behufs Vornahme der Controle der Fahrtausweise entbehrlich zu machen und so den vielen bedauerlichen Unfällen vorzubeugen, welche dem Zugpersonal durch Abstürzen von den Trittbrettern zustossen. Das Verfahren ist in anderen Ländern, u. A. in Frankreich und Belgien, schon seit langer Zeit und seit einigen Jahren anch in und um Berlin auf den dem Stadt- und Vorortverkehr dienenden Bahnstrecken eingeführt, und hat sich überall, insbesondere auch bei Abwickelung des Massen-Personenverkehrs in und nm Berlin. sowohl hinsichtlich der Erleichterung der Abfertigung des Personenverkehrs, wie hinsichtlich des Schutzes des Zugspersonals gegen Verunglückungen aufs Beste bewährt."

[„Deutscher Reichsanzeiger."]

Preussen. (Stationsnamen-Aenderung.) Die an der Bahnstrecke Rogasen—Inowrazlaw im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg gelegene Haltestelle Runowo führt ab 1. October die Bezeichnung „Kaisersaue".

Frankreich. (Ertheilung von Concessionen für Eisenbahnen.) In der letzten Zeit wurden folgende Eisenbahnlinien für gemeinnützig erklärt und endgiltig concessionirt: Mit Erlass vom 25. Juli die Dampfstrassenbahn Graulhet-Laboutarie im Tarn-Departement, mit Erlass vom 10. August die Theilstrecke Orange-Vaison der Linie Orange-Melaucène-le Buis, durch das Gesetz vom 12. August die Linien Haspres-Escarmain-Solesmes, Solesmes-Briastre-Viesly-Quiévy, Solesmes-Bousies-Landrecies und Landrecies-Maroilles-Cartigny-Etreungt-Avesnes im Norddepartement mit zusammen 77·5 km Länge, durch das Gesetz vom 12. August die 12·5 km lange Localbahn Maubeuge-Villers Sire Nicole im Norddepartement, mit Erlass vom 13. August die Localbahn Bettrechies-Hon nebst Zweigbahn nach Bavai im Norddepartement, mit Erlass vom 16. August die Linie Avesnes-Sars Poteries, mit Erlass vom 16. August die Dampfstrassenbahn Pontcharra-Détrier-la Rochette nebst Zweigbahn Détrier-Allevard in den Departements Isère und Savoyen, mit Erlass vom 18. August die Strecke Esbly—Crécy der Linie Esbly—Coulommiers und mit Erlass vom gleichen Datum die Dampfstrassenbahn Paris—Romainville im Seinedepartement.

— (Eröffnung neuer Eisenbahnlinien.) Am 30. Juli wurde die Localbahn Digoin-Etang im Departement Saôn et Loire und am 15. August die Theilstrecke Antony—Longjumeau der Strassenbahn Paris (Orléansthor)—Arpajen dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Russland. (Eröffnung von Eisenbahnstrecken.) Am 1. August wurde die der Verwaltung der Warschau-Terespoler Bahn unterstellte Prinarew-Eisenbahn und die 25 Werst lange Semettschino-Zweigbahn der Ssysran-Wjasma-Bahn für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Egypten. (Eisenbahn Ismailia—Port-Said.) Der Bau der schmalspurigen Eisenbahn zwischen Ismailia und Port-Said ist schon weit vorgeschritten. Es sollen alle Massregeln getroffen sein, um diese Bahn, wenn auch nicht bis zum früher festgesetzten Termine, am 1. October, so doch bis vor Jahresschluss dem Verkehre zu übergeben.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 4·21 km lange Strecke Floh-Seligenthal—Kleinschmalkalden der kgl. Eisenbahndirection Erfurt, welche Ende October dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXI. Stückes.) Das am 23. September herausgegebene CXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2323: Erlass des k. k. Handelsministeriums an die Verwaltungen der österr. Eisenbahnen vom 13. September 1893, Z. 43.351, betreffend die klaglose Instandhaltung der Viehtransportwagen.

— (Inhalt des CXXII. Stückes.) Das am 26. September herausgegebene CXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2324: Erlass des Ministeriums des Innern an die politischen Landesbehörden (mit Ausnahme jener in Lemberg) vom 17. Juli 1893, Z. 17.495, betreffend die protokollarische Anfnahme von constatirten Anständen in Bezug anf die Durchführung des Desinfections-Gesetzes, sowie betreffend die Art der Reinigung der Fussböden der zu Viehtransporten verwendeten Eisenbahnwagen.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. September d. J. dem Adjuncten der Oesterr. Staatsbahnen und Stationsvorstande in Klosterneuburg-Weidling Theodor Becker das goldene Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. nnd k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. September d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der General-Inspector der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft k. k. Regierungsrath Cölestin Rubricius das Komthurkreuz zweiter Classe des kgl. württembergischen Friedrichs-Ordens;

der Capitän des Oesterr. Lloyd Carl Bellen das Ritterkreuz des päpstlichen St.-Gregor-Ordens;

der Oberinspector und Verkehrschef der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Wenzel Reinelt in Prag das Ritterkreuz des kgl. württembergischen Kronen-Ordens und

der Hafencapitän in Antivari Anton Zakaria den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden dritter Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Berichtigung.

In dem vom 1. September 1893 giltigen Theil III, Ausnahmetarif für Getreide etc., sind auf Seite 23 und 24 unter Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen die Stationsnamen „Furt“ und „Leiptheim“ auf „Fürth“ und „Leipheim“ abzuändern.

Wien, den 23. September 1893. [797]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der in Nr. 98 dieses Blattes vom 24. August 1893 enthaltenen Kundmachung vom 19. August 1893 muss es statt „Centimes“ richtig „Pfennig“ heissen.

Wien, am 22. September 1893. [798]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rhein- und Main-Umschlag für den Verkehr mit Ungarn.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarif für Getreide u. s. w.

Der in Nr. 91 dieses Blattes vom 8. August 1893, Seite 1473, kundgemachte Nachtrag I zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide u. s. w. zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der Nagy-Kikinda — Nagy-Becskereker Localbahn, der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und den Umschlagplätzen Frankfurt a/M., Gustavsburg, Kastel Hafen, Ludwigshafen a/Rh., Mainz Hafen und Mannheim andererseits tritt nicht am 1. October, sondern erst am 1. November d. J. in Kraft.

Wien, am 25. September 1893. [799]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr.

Berichtigungsblatt.

Am 1. October 1893 gelangt ein „Berichtigungsblatt“ zu den vom 1. Juli 1893 giltigen Tarifen „Theil I“ und „Theil II, Heft 1 und 2“ für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr, zur Ausgabe.

Exemplare dieses „Berichtigungsblattes“ sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 23. September 1893. [800]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Hrdlořez“.

Am 1. October 1893 wird die Haltestelle „Hrdlořez“ bei km 13·6/7, zwischen den Stationen Erdweis und Suchenthal der Strecke Gmünd-Wessely a. L. für den Personenverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst.

Wien, am 21. September 1893. [801]

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung des Nachtrages I zum Gütertarif, Theil I, Abtheilung a.

Am 1. October 1893 tritt der Nachtrag I zum Theil I, Abtheilung a, des Gütertarifes für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände in Kraft.

Derselbe enthält:

a) Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Reglement;
b) Berichtigungen.

Wien, am 23. September 1893. [802]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Ausgabe eines Ergänzungsblattes zum directen Personentarife.

Mit Wirksamkeit vom 15. October 1893 gelangt ein Ergänzungsblatt zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn andererseits, giltig vom 1. Mai 1893, zur Einführung, mit welchem directe Fahrkarten III. Classe von der Station Reichstadt der Localbahn Böhm.-Leipa—Niemes, nach den Stationen Haida, Rumburg, Schönlinde, Warnsdorf, Zwickau i. B., B.-Kamnitz, Tetschen und Bodenbach der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn zur Ausgabe gelangen.

Wien, am 26. September 1893. [803]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen des Anhanges zu den Tarifen, Theil II, vom 1. Jänner 1893.

Mit Giltigkeit vom 10. November 1893 gelangen die im Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1893 auf Seite 85 unter Post-Nr. 781—784 und Post-Nr. 788 bis 791 enthaltenen Frachtsätze für Zuckerrüben, bezw. Rübenschnitte und Saturationsschlamm im Verkehre zwischen Holtschitz-Seestadtl, Komotau (A.T.E.), Udwitz-Görkau und Wurzmes einerseits und Brüx (k. k. St. B.) andererseits zur Aufhebung.

Teplitz, am 26. September 1893. [804]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Namensänderung der Station Radnitz.

In Folge Weiterführung der Flügelbahn Chrast-Radnitz bis in die unmittelbare Nähe der Stadt Radnitz wird vom 1. October 1893 ab der Name der seitherigen Station Radnitz in „Stupno-Břas" abgeändert.

Vom bezeichneten Tage ab gelten daher sämmtliche von und nach „Radnitz" bestehenden Kilometer-Entfernungen und die Tarifsätze für den Personen- und Sachentransport, und zwar sowohl im Local- wie auch im directen In- und Auslandsverkehre unverändert für „Stupno-Břas".

Die Betriebs-Eröffnung der Neubaustrecke Stupno-Břas—Radnitz mit der neuen Station Radnitz wird seinerzeit besonders kundgemacht werden.

Prag, am 25. September 1893. [805]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen.

Vom 1. October 1893 ab bis auf Weiteres werden in den Stationen der unten benannten Strecken und bei den nachfolgend bezeichneten Zügen, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke untereinander, für die II. und III. Wagenclasse ermässigte Fahrpreise eingehoben, und zwar:

Strecke	Zug Nr.	Anmerkung
Bodenbach—Prag	404	
Prag—Bodenbach	403	
Střebichovic-Vinařic—Kralup	2412, 2414	
Kralup—Střebichovic-Vinařic	2411, 2413	
Kralup—Prag	428	
Prag—Kralup	421, 423	
Prag—Pardubitz	302	
Pardubitz—Prag	301	
Pardubitz—Chotzen	308	
Chotzen—Pardubitz	307	
Chotzen—Halbstadt	921	
Halbstadt—Chotzen	922	
Böhmisch-Trübau—Brünn	222, 224	
Brünn—Böhmisch-Trübau	221, 223	
Brünn—Grussbach-Schönau	128	
Grussbach-Schönau—Brünn	127	
Grussbach-Schönau—Wien	104, 106	
Wien—Grussbach-Schönau	103, 105	
Mistelbach—Wien	108, 110, 122	nur bis incl. 14. October
Wien—Mistelbach	107, 109, 111, 121	nur bis incl. 14. October
Stadlau—Wien	124	vom 15. Octob. an
Wien—Marchegg	121, 123	
Marchegg—Wien	122, 124	
Wien—Bruck a/L.-Oe.-U. St.E.G.	121	
Bruck a/L.-Oe.-U. St.E.G.—Wien	108	
Hohenstadt—Olmütz	808	
Brünn—Segen-Gottes	632	
Segen-Gottes—Brünn	631	

Bei obigen Zügen, sowie bei den Personenzügen in den Strecken Butschowitz—Brünn und Bisenz Stadt—Ungar.-Brod können von den Reisenden jene Artikel, welche unter die „ermässigten Eilgüter" des allgemeinen Tarifes für Eilgut eingereiht sind, als Gepäck aufgegeben werden. Für derlei Sendungen wird die Transportgebühr für „ermässigte Eilgüter" berechnet und eingehoben. Die Aufnahme solcher Sendungen als Gepäck bleibt nur auf den Localverkehr beschränkt.

Die Fahrordnungen der oben genannten Züge sind aus den affichirten Fahrplan-Placaten zu ersehen.

Wien, im September 1893. [806]

Kohlenverkehr von Segen-Gottes.

Ausserkraftsetzung von Tarifen.

Die Ausnahmetarife für den Transport von mineralischer Kohle, Coaks und Briquettes von Segen-Gottes nach Stationen der Linie Bruck a. L.—Komárom—Ujszöny, sowie nach Stationen der ehemaligen Ungarischen Westbahn, giltig vom 10. August, bezw. vom 1. September 1887 werden mit 31. October 1893 ausser Giltigkeit gesetzt und erfolgt die Frachtberechnung für Kohlensendungen in obigen Relationen auf Grund der Localtarife, welche billigere Gesammtsätze ergeben.

Wien, den 23. September 1893. [807]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch Namens der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Temporärer Exporttarif für frisches Obst.) Für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen, unverpackt oder in Säcken verpackt, in Wagenladungen von 10.000 kg ab Schweizerischen Stationen nach den Deutsch-Schweizerischen, Oesterreichisch-Schweizerischen und Französisch-Schweizerischen Grenzstationen ist ein vom 15 September bis 31. December 1893 giltiger „temporärer Exporttarif" erschienen, welcher auch für den Verkehr aus der Schweiz nach den Badischen Stationen Basel Bad. Bahnhof transit und Waldshut transit anwendbar ist.

LAGERHÄUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3
für
Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

per 100 kg kr.

Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen 10

Lagerzins:
für die ersten drei Wochen . . . per Woche 2
für jede folgende Woche . . . . „ „ 1½

Zollfachinage 2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1784	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Grosshornvieh, als: Stiere, Ochsen und Kühe als Frachtgut in Wagenladungen	Márknefalva	Oderberg	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes IX b, des Localtarifes der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1893	Localtarif		262·6 kr.		Im Kartirungswege		
1785	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Königl. ungar. Staatsbahnen	C o a k s	Oderberg	Karánsebes	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Im Uebrigen sind die für den Kohlenverkehr bestehenden tarifarischen Bestimmungen massgebend	Vom 1. October 1893 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifarischen Durchfuhrung, längstens aber bis Ende 1893	Oesterr.-Ungar., bezw. Oberschlesisch-Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr		88 kr.		Im Kartirungswege		
1786	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen	Olmütz transit (für von Galizien provenirende Sendungen)	Beřkovic-Melnik	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Anfrechtbaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	L o c a l t a r i f	kr. 55·1	51·7 kr.	kr. 3·4	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längst. bis Ende März 1894 vorzulegen sind	Dieser Frachtsatz gelangt nur für jene Sendungen zur Anwendung, welche in galizischen Stationen mit directen nach den angeführten Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
					Hrobec				59·6		7·9			
					Jenšovic				53·7		2·0			
					Lobosic				62·2		10·5			
					Mühlhausen				51·8		0·1			
					Salesl				64·2		12·5			
					Wegstädtl-Hnevic				57·0		5·3			
					Weltrus				52·4		0·7			
1787	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Ó Buda-Filatorigát	Stadlau Raasdorf Siebenbrunn-Leopoldsdorf Schönfeld-Lassee Floridsdorf-Donaufeld	Anfrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht keiner	54·0 kr.		Im Kartirungswege		
1788	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		H o l z a) des Specialtarifes 2 b) der Classe C	Butschowitz	Pardubitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	K r e u z e r ad a) 56·1 ad b) 47·0	ad a) u. b) 43·0	ad a) 13·1 ad b) 4·0	Im Kartirungswege		
					Tyništ				54·3 44·9	40·0	14·3 4·9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1789	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Talg als Frachtgut	Wien (K.E.B.) und Wien (K.F.J.B.)	Mannheim B.B. Ludwigshafen a/Rhein Frankfurt a/M.-Hafen,-H.L.B., u. -Ostbahnhof Gustavsburg Mainz C.B. Mainz-Hafen Mannheim H.L.B. Mannheim-Neckarvorstadt Frankfurt a/M.-St.Bhf., Sachsenhausen und -Hafen oder umgekehrt	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. October 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Theil II, Tarifheft Nr. 2 u. 3 vom 1. April 1885 u. Theil II, Tarifheft Nr. 4 und 5 vom 15. Februar 1887 des Süddeutschen Eisenbahn-Verbandes (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn)		Mark 3·97 4·03 3·69 3·85 3·93 3·87 3·97 3·97 3·69			Im Kartirungswege		
1790	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Pflastersteine	Schwarzach	Basel, Station der Schweizerischen Nordostbahn (Bötzbergbahn) und der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. October 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Tarif, Theil II des Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. Mai 1887	94 Centimes	81 Centimes	13 Centimes	Im Kartirungswege		
1791	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe	T r i e s t	Augsburg	Bei Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief und Abfertigung der Sendungen mit directen Frachtbriefen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr	in Francs pro Tonne = 1000 kg 33·97	31·64	2·33	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1792	Südbahn-Gesellschaft		Getreide	Marburg	Feistritz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Nur gültig für in Marburg resexpedirte Sendungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	20 Heller	8 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		
1793	Südbahn-Gesellschaft		Oelkuchen	Steinbrück	Wien (Matzleinsdorf) loco und transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	209 Heller	125 Heller	84 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1794	Südbahn-Gesellschaft		Schienen, Rollwagen u. sonstige Eisenbahnbau-Inventargegenstände	Salurn	Villach S.B.	Sendungen müssen zum Bau der Gailthalbahn bestimmt und an die Bauunternehmung dieser Bahn als Empfängerin adressirt sein. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen durch die Partei, respective auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Variabel	94 Heller	Variabel	Im Kartirungswege		
1795	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Fensterglas (ungeschliffene Glastafeln), verpackt, aus Pos. G. 14 der Güter-Classification des Tarif Theil I vom 1. Januar 1893	Wien K.F.N.B.	Przemyśl	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1893	Galizisch-Wiener Eisenbahn-Verband Tarif-Theil II vom 1. Februar 1893	kr. 151	kr. 146·9	kr. 4·1	Im Kartirungswege		
					Lemberg				162	152·6	9·4			
				Wien, Donau-Ufer-Bahnhof der K.F.N.B.	Przemyśl			Besteht kein directer Tarif	Verschieden	147·4				
					Lemberg					153·1				
1796	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Hohenelbe	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 5000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbenmschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfennige 118	95*)	23	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1894 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg. **) Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermässigen sich diese Frachtsätze bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen um 4 Pfennige pro 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag					118	90*)	28			
				Dresden-Elbkai					154	135**)	19			

Die Sendungen müssen zum Bau der Fabrik der Firma J. Goldschmidt & Söhne in Hohenelbe bestimmt sein; die Frachtbriefe müssen die Bestätigung Seitens des Stationsvorstandes enthalten.

1797	Oe.N.W.B.		**Berichtigung.** Der im Verordnungs-Blatt Nr. 98, sub Pos. 1631, publicirte Frachtsatz für Steine rücksichtlich der Strecke Pardubitz—Rossitz gilt unter Aufrechthaltung aller sonstigen Bedingungen auch für Stein-Transporte, welche von der Station Prachowitz proveniren, sowie für Kalk-Transporte von Kalk-Podol und Prachowitz.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1798	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	**Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.** Die auf Seite 10, 156, 181, 330, 334, 342, 348, 352 und 392 des Heftes 1 zu Theil II des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. März 1892 für Laufen angegebenen Anstossbeträge, bezw. Frachtsätze ermässigen sich für Eilgut um 0·12 Mk., für die Stückgutclassen um 0·10 Mk., für die Wagenladungsclassen, Specialtarife und Ausnahmetarif Nr. 16 (für Glas) um 0·06 Mk. für 100 kg.	Vom 1. October 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1894					Im Kartirungswege		

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 100 vom 29. August 1893	1656	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Namens der k. k. österr. Staatsbahnen	Zuckerrüben	Maria-Ratschitz Preschen Triebschitz	Brüx (k.k.St.B.)	Die Frachtermässigung tritt mit 10. November 1893 ausser Wirksamkeit
			Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Brüx (k.k.St.B.)	Maria-Ratschitz Preschen Triebschitz	

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Reservoirs für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Expositur des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Manipulationen, die Bemusterung, die Verzollung, Versteuerung, Transitobehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Werthincassi etc. etc. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und Spesen für Rechnung der Committenten ausgelegt.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankinstituten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechselescomptesatz zugelassen.

Reexpedition in der Mehrzahl der Wien transitirenden Bahn-, Schiffs- und combinirten Verkehre nach dem In- und Auslande.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II., k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 113. Wien, 30. September 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Internationaler Congress der Strasseneisenbahn-Gesellschaften in Budapest. — Central-Commission für die Rheinschiffahrt. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen vom 13. September 1893, Z. 43.351, betreffend die klaglose Instandhaltung der Viehtransportwagen.

Von einer politischen Landesbehörde ist in dem an das k. k. Ministerium des Innern erstatteten Berichte über das Ergebniss der Revision der Desinfectionsstationen für Viehwagen darauf hingewiesen worden, dass der Vornahme einer gründlichen Reinigung und Desinfection der zu Viehtransporten verwendeten Eisenbahnwagen oft die defecte Beschaffenheit dieser Wagen entgegenstehe, indem sich nicht nur in den Fugen der Fussböden, sondern auch an anderen schadhaften Stellen Düngerreste ansammeln, welche nicht entfernt und entsprechend desinficirt werden können.

Da diesem Uebelstande nur durch eine erhöhte Aufmerksamkeit auf die Instandhaltung der zu Viehtransporten verwendeten Wagen gesteuert werden kann, so wird die geehrte Verwaltung eingeladen, für die ungesäumte Ausbesserung der etwa in den Innenräumen der gedachten Wagen vorkommenden schadhaften Stellen Vorsorge treffen und weiters anordnen zu wollen, dass der klaglosen Instandhaltung der Viehtransportwagen unausgesetzt ein erhöhtes Augenmerk zugewendet werde.

Wien, am 13. September 1893.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 26. September 1893, Z. 50.440, betreffend Aenderung in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Das Reichs-Eisenbahnamt in Berlin hat mit Note vom 13. September dem Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die schmalspurigen Linien der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellt werden sollen, und dass daher die Liste der diesem Uebereinkommen unterworfenen Eisenbahnen Deutschlands wie folgt abzuändern ist:

Unter A. I. Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen sind in Nummer 5 die Worte „mit Ausschluss der Linien“, sowie die unter den Buchstaben b bis einschliesslich p daselbst aufgeführten Eisenbahnstrecken zu streichen.

Das Centralamt hat die Berichtigung der Liste in diesem Sinne angeordnet und hievon gemäss Art. 58 des Uebereinkommens den anderen Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 21. September d. J. Kenntniss gegeben.

Der wirkliche Eintritt der dem Uebereinkommen neu zutretenden Linien erfolgt nach einem Monate vom Datum des erwähnten Benachrichtigungsschreibens.

Wien, am 26. September 1893.

Verzeichniss*)

der ämtlich untersuchten und den Vorschriften der internationalen Reblaus-Convention vom 3. November 1881 entsprechend befundenen Gartenanlagen Oesterreichs, aus welchen im Sinne der am 23. Jänner 1890, R.-G.-Bl. Nr. 16, publicirten Zusatzerklärung vom 15. April 1889 zur internationalen Reblaus-Convention nicht zur Kategorie der Rebe gehörige Pflanzen nach Vertragsstaaten auch ohne die im Artikel 3, Alinea 2, der Convention vorgesehene Bescheinigung der Behörde des Ursprungslandes versendet werden dürfen.

Post-Nr.	Ort der Gartenanlage	Kronland	Name des Besitzers und Art des Grundstückes
1	**Bielitz**	Schlesien	Rudolf Nerlich, Handelsgärtnerei.
2	**Dornbirn**	Vorarlberg	Conrad Herzberger, Handelsgärtnerei.
3	„	„	Josef Smetana, Handelsgärtnerei.
4	**Drenovec**, Gemeinde Wisell	Steiermark	Vincenz Veršeč, Handelsobstbaumschule.
5	**Eisenberg** bei Komotau	Böhmen	Fürstl. Lobkowitz'sche Baumschule und Gewächshäuser.
6	**Graz**, Körösistrasse 58	Steiermark	Wilhelm Klenert, Handelsgärtnerei und Baumschule.
7	„ Grabenstrasse 44 und 46	„	Paul Sprenger, Kunst- und Handelsgärtnerei.
8	**Nachod und Ratibořitz**	Böhmen	Prinz Wilh. zu Schaumburg-Lippe'sche Zier- und Pflanzgärten.
9	**St. Peter** bei Görz	Küstenland	Martin Richter, Obstbaumschule.
10	**Prądnik czerwony** bei Krakau	Galizien	Heinrich Morgenstern, Handelsgärtnerei.
—	**Ratibořitz** vide Nachod	—	— — —
11	**Tisis**	Vorarlberg	Franz Dieterle, Handelsgärtnerei.
12	**Triest**, S. Maria Maddalena superiore Nr. 169	Küstenland	Josef Kukavich, Gärtnerei.

Durch dieses Verzeichniss wird jenes vom 1. September 1892 ausser Kraft gesetzt.

*) Vergl. Verordnungs-Blatt 1892, Nr. 115, Seite 1692.

Internationaler Congress der Strasseneisenbahn-Gesellschaften in Budapest.

(Fortsetzung. Vergl. Nr. 111.)

In der Discussion über den ersten Programmpunkt: „Welches sind die Vortheile oder Nachtheile der Schmalspur und speciell der drei gebräuchlichsten Spurweiten, d. i. 1 m, 75 cm und 60 cm", führte Director Ziffer das Referat und beleuchtete diese Frage in äusserst umfangreicher und ausführlicher Weise.

Unter Anderem führt Redner mit Hinweis auf nachgewiesene Erfolge aus, dass in Betreff der Ueberlegenheit, welche von hervorragenden Fachmännern der Meterspurweite gegenüber den geringeren Spurweiten zugeschrieben wird, im Gegentheile eine ganze Reihe nennenswerther Vortheile zu Gunsten der Letzteren sprechen. Er führt ziffermässig den Nachweis, dass durch die Anwendung geringerer Spurweiten ganz bedeutende Ersparnisse bei Herstellung der Bahnanlage, und zwar sowohl beim Ober- und Unterbau, als auch gegenüber den Anschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel, den Anforderungen, welche an die bewegende Kraft gestellt, und selbst bezüglich der Betriebskosten etc., erzielt werden, und verwies diesbezüglich speciell auf die Staatsbahnlinien im Occupationsgebiete, die schmalspurigen steiermärkischen Landesbahnen mit 75 cm Spurweite, die landwirthschaftlichen Industriebahnen der Staatsdomäne Mezöhegyes, die Gurahonczer Waldbahn, die verschiedenen Vicinalbahnen System Decauville in Frankreich etc.

Er gedachte der Aussprüche zweier hervorragender Fachmänner, der Herren W. v. Nördling und Freiherr v. Weber, die den Bau und Betrieb der Schmalspurbahnen motivirt befürworteten, und reflectirt auch auf die Beschlüsse des Ende August 1892 in Petersburg abgehaltenen Internationalen Eisenbahn-Congresses, bei welchen man betreffs der Spurweite der wirthschaftlichen Eisenbahnen darin übereinkam, dass jede Spurweite für bestimmte Verhältnisse vortheilhaft sein könne und dass dies eine Frage sei, die von Fall zu Fall gelöst werden müsse, indem hiebei den speciellen Localverhältnissen Rechnung zu tragen ist. Es werden die Typen der Normalspur- und der Schmalspurmasse von 1·00 m, 0·75 m und 0·60 m, welche sich in der Praxis bereits bewährt haben, als die einzigen zur Anwendung empfohlen.

Der Redner bespricht ferner das preussische Gesetz vom 28. Juli 1892 über die Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen mit Hinweis auf die Ausführungsanweisungen, nach welchen bei allen für den Maschinenbetrieb eingerichteten Bahnen nebst der Normalspur neue Spurweiten von 0·60 m, 0·75 und 1·00 m zulässig sind, nnd dass bei dem Spurmasse von 0·60 m Krümmungen von 30 m angewendet und das Mindestgewicht der Schienen 9·5 kg pro Meter betragen darf, und bemerkt, dass sich in Preussen, namentlich in den östlichen Provinzen, eine Bewegung zu Gunsten der schmalen Spur von 0·60 m geltend macht, doch sei die Entwicklung eben der Kleinbahnen in Folge der Schwierigkeiten bei der Financirung stark gehindert, zumal die preussische Regierung sich bei der Financirung in keiner Weise betheiligt. Er erwähnt noch die von der russischen Regierung am 8. Juni 1892 aufgestellten Normen über den Bau und Betrieb von Schienenzufuhrwegen, für welche die Spurweite von 0·60 m vorgeschrieben sei und die maximale Stunden-Fahrgeschwindigkeit mit 25 Werst (26·7 km).

Der Redner beruft sich noch auf die ziffermässigen Nachweise des Ingenieurs Žežula in seinem Werke „Im Bereiche der Schmalspur", ferner auf den im 5. Band von Dr. Röll's „Encyklopädie des Eisenbahnwesens" enthaltenen Artikel „Localbahnen", dann auf den von ihm im Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens gehaltenen Vortrag über die Schmalspur-Vicinalbahnen in Frankreich, der im 4. Hefte der Mittheilungen dieses Vereines veröffentlicht ist und an die Mitglieder des Congresses vertheilt wurde, desgleichen auf einen Sonderabdruck der „Zeitschrift des Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines" über eine von ihm verfasste Monographie der steiermärkischen schmalspurigen Landesbahnen mit der Spurweite von 0·75 m, welche über die Bauanlage und Betriebsverhältnisse wegen der geringen Baukosten und der günstigen finanziellen Ergebnisse besondere Beachtung verdient, endlich führt er noch die schweizerischen Eisenbahnen an, die am besten zeigen, dass jede Spurweite, wenn sie nur ihre richtige Anwendung findet, ihren Zweck voll erfüllen kann.

Er hebt noch ganz besonders die Zweckmässigkeit der Anwendung der Drehgestelle bei den Personen- und Güterwagen hervor, und zwar die für die bosnisch-herzegowinische Bahn gebauten offenen hochbordigen Güterwagen von 11 m Länge und 15 t Tragkraft nach dem Patent Weitzer in Graz und der Truckgestelle System Samson Fox in Leeds mit gepressten Stahlblech-Constructionen, die den Bau sehr langer, leichter und besonders tragfähiger Wagen gestatten.

Director Ziffer ist der Anschauung, dass Strassenbahnen gegenüber im Allgemeinen die Anwendung dieser Constructionen der nächsten Zukunft vorbehalten sei, Fahrbetriebsmittel, welche nach den bisher bei Normalbahnen üblichen Typen construirt sind, diesfalls überhaupt nicht angewendet werden sollen, und überhaupt die Betriebsführung der schmalspurigen Localbahnen die einfachste Form annehmen müsse, wenn dieses System die gedeihliche Fortentwicklung der Bahnen untergeordneter Bedeutung in günstiger Weise beeinflussen und für diese nützlich sein soll.

Schliesslich stellt Referent den Antrag auf Annahme folgender Resolution:

„Die Schmalspurbahnen sind wegen der bei ihrer Bauanlage und Betriebführung zu erzielenden namhaften Ersparnisse berufen, eine wirthschaftlich und verkehrspolitisch werthvolle Ergänzung und Vervollständigung der bestehenden Eisenbahnnetze zu bilden und auf eine gedeihliche ausgiebige Fortentwicklung der Bahnen niederer Ordnung bestimmend einzuwirken.

Jedes der bisher gebräuchlichsten drei Spurmasse von 1·00, 0·75 und 0·60 m hat sich für bestimmte Verhältnisse in der Praxis bewährt, ihre Anwendung daher auch vollkommen berechtigt ist. Die Wahl der Spurweite soll aber in jedem einzelnen Falle auf Grund genauer Erhebungen über die bestehenden und künftig zu erwartenden Transport-Erfordernisse unter vollster Beachtung aller örtlichen Bedürfnisse, Bequemlichkeit der Reisenden und verfügbaren finanziellen und anderen Hilfsmittel, nach reiflicher Erwägung dieser gedachten Bedingungen erfolgen.

Behufs Erzielung einer entsprechenden Rentabilität des Anlagecapitals solcher Bahnen, deren begrenzter Zweck auch mit geringeren Mitteln erreicht werden soll, muss auch auf eine ökonomische Bauausführung und einfachen, billigen Betrieb gebührend Bedacht genommen werden."

Ueber den hierauf vom Director Ziffer gestellten Antrag auf Annahme der von ihm beantragten Resolution, entspann sich eine lebhafte Debatte, an welcher die Herren Leferenz (Heidelberg), Fischer-Dick (Berlin), Géron (Köln), Gade (Halle), Amoretti (Turin) u. A. m. theilnahmen. Von besonderem Interesse waren die Bemerkungen des Delegirten der preussischen Regierung, des königlichen Regierungs-Baumeisters Müller. Derselbe bemerkte, dass die von Herrn Ziffer angeführte Schwierigkeit der Financirung der Kleinbahnen nicht als überwiegend ausschlaggebend für deren Entwicklung zu betrachten sei, sondern dass diese sich nach einjährigem Bestehen des Gesetzes erst naturgemäss und stetig unter sorgfältiger Abwägung der örtlichen Verhältnisse zu vollziehen habe. Hiebei sei der Begriff Nebenbahn und Kleinbahn oft schwer von einander zu unterscheiden, es könnten Kleinbahnprojecte entstehen, welche in wirthschaftlicher Hinsicht den Charakter der Nebenbahnen an sich trügen und deren Concessionirung nach dem neuen Gesetze nicht angängig sei, ebenso wie manche vor 1892 entstandene und als Nebenbahnen bezeichnete Linien jetzt nur als Kleinbahnen angesehen würden. Die nächste Zeit werde die Begriffe schon mehr klären und die Entwicklung würde sich ohne Ueberstürzung der Ideen gedeihlich weiter gestalten, wobei auch die im Auslande mehrfach vorgekommenen Enttäuschungen in der Rentabilität übereilt ausgeführter Linien erspart bleiben würden.

Nachdem Präsident Director v. Jellinek dem Referenten den Dank der Versammlung ausgedrückt und erklärt hatte, dass der Verein diese so hochwichtige Frage auch weiterhin in aufmerksamster Weise verfolgen werde, nahm die Versammlung die vom Referenten vorgeschlagene Resolution einstimmig an.

(Fortsetzung folgt.)

Central-Commission für die Rheinschiffahrt.

Jahresbericht 1892.

Die durch Art. 43 der revidirten Rheinschiffahrtsacte vom 17. October 1868 eingesetzte, aus Vertretern Elsass-Lothringens, Badens, Bayerns, Hessens, Preussens und der Niederlande bestehende Central-Commission für die Rheinschiffahrt veröffentlicht alljährlich einen umfangreichen, mit zahlreichen Beilagen versehenen Bericht über die Schiffahrt auf dem Rheinstrome, welcher insbesondere über die Verhältnisse des Fahrwassers, die Anstalten und Einrichtungen zur Erleichterung und Sicherung der Schiffahrt, die Schiffahrts- und Flosspolizei, den Verkehr in den Rheinhäfen, sowie zwischen dem Rheine und seinen Nebenflüssen und Canälen, über die Frachtpreise, Unfälle, das Schiffsversicherungswesen, dann über die Thätigkeit der genannten internationalen Commission selbst interessante Aufschlüsse bietet.

Dem Berichte über das Jahr 1892, welcher vor Kurzem in Druck erschien, ist zu entnehmen, dass die Wasserstände dieses Jahres im Allgemeinen als für die Schiffahrt günstige bezeichnet werden konnten. Am Oberrhein blieb der Wasserstand nach einer stärkeren Anschwellung im Anfange des Jänner, welche auf der gesammten Stromstrecke unterhalb Strassburg die höchsten Jahreswasserstände zur Folge hatte, während des grössten Theiles des Jahres auf einer den Betrieb der grösseren Schiffahrt auch oberhalb Mannheim mit kurzen Unterbrechungen gestattenden Höhe. Erst von der Mitte November an ging, durch eine kurze Anschwellung unterbrochen, das Wasser stetig zurück. Demgemäss liegt auch der mittlere Jahreswasserstand von 2·89 m um 3 cm über dem dreissigjährigen Mittel der Periode 1861/90. Am Mittel- und Niederrhein hielten gute Mittelwasserstände mit kurzen Unterbrechungen bis Mitte August vor. Gegen

Ende dieses Monates machte sich ein für die Schiffahrt wenig günstiger Rückgang bis zu 1·62 m am Cölner Pegel geltend und blieb der Wasserstand, von einer mässigen Anschwellung zu Ende October abgesehen, stetig fallend. Der mittlere Wasserstand betrug am Mainzer Pegel 1·62 m, mithin 4 cm mehr als das arithmetische Mittel der Jahre 1852/81, am Cölner Pegel 2·81 m, um 17 cm mehr als im Vorjahre. Zu Weihnachten trat im gesammten Stromgebiete scharfer Frost und Treibeisbildung ein, so dass bereits am 26. December die Einstellung der Schiffahrt erfolgte. Am 30. und 31. December wurde an den meisten Pegeln der niedrigste Jahreswasserstand beobachtet.

Den Zustand des Fahrwassers betreffend, so war derselbe ebenfalls günstig und dem Vorjahre gegenüber wenig verändert. Auf der badisch-elsässischen Stromstrecke wurden badischerseits 33 Baumstämme und 23 Stöcke, elsässischerseits 5 Baumstämme durch die Staatsbauverwaltung entfernt, in Elsass ausserdem von Lauterburg abwärts bis zur Landesgrenze die Fahrrinne durch Schwimmbaken bezeichnet. Auf der badisch-bayerischen Strecke wurde nach einer gemeinsam vorgenommenen Untersuchung des Fahrwassers durch Abstreifen mit der Kette 14 Baumstämme und Stöcke entfernt. Auf der preussisch-hessischen Strecke wurde an mehreren Stellen gebaggert und bei Bingen wegen des dortigen Hafenbaues die Fahrrinne verlegt. Ebenso wurde auch auf der beiderseits preussischen Strecke vielfach behufs Verbreiterung und Vertiefung des Fahrwassers gebaggert und betrug das geförderte Baggergut 834.530 m^3. In Holland wurde am Waal eine Vertiefung der Fahrrinne bei Groenelanden um 0·31 m und bei Varik um 0·20 m erzielt. Ebenso wurde auch am Niederrhein und Leck an verschiedenen Stellen die Fahrtiefe vergrössert, auf der oberen Merwede und auf der Noord mehrfach gebaggert.

Für Strombauten wurden im Staatsrechnungsjahre 1892/93 auf der ganzen conventionellen Rheinstrecke Mark 7,515.903·27 verausgabt. Hievon entfallen auf Elsass-Lothringen Mk. 828.092, auf Baden Mk. 1,122.677·82, auf Bayern Mk. 133.066, auf Hessen Mk. 1,315.059·19, auf Preussen Mk. 2,013.410·41 und auf Holland Mark 2,103.597·85 (= Francs 1,244.732·61).

An grösseren Posten sind insbesondere zu nennen Mk. 186.100 Staatsbeitrag für die Anlage eines Verkehrshafens bei Strassburg nebst der Erweiterung des Verbindungscanales zum Rhein, Mk. 490.418·32 für die Hafenanlagen in Mannheim, Mk. 50.200 für die Regulirung des linken Ufers unterhalb Worms, Mk. 291.442 für den Hafenbau in Bingen, Mk. 393.013·53 für die Fortsetzung der Spreng- und Räumungsarbeiten im Fahrwasser zwischen Bingen und St. Goar, Mk. 156.155·74 für den Sicherheitshafen bei Mühlheim, Mk. 119.726·70 für die Stromcorrection und Verlegung der Schiffbrücke bei Düsseldorf, Frcs. 161.376 für Baggerungen zwischen Opynen und Brakel, Frcs. 167.000 für Baggerungen zwischen Pannerden und Opynen, Frcs. 138.000 für Baggerungen zwischen Opynen und Loevestein, Francs 64.000 für Baggerungen bei Huissen und Vreeswyk, Frcs. 53.366 für Arbeiten bei Gorinchem. An grossen, theils bereits im Bau begriffenen, theils geplanten Hafenbauten, sind ausserdem zu nennen: die neue mit Mark 3,475.000 veranschlagte Hafenanlage in Ludwigshafen, mit deren Bau jedoch wegen des noch nicht durchgeführten Grunderwerbes noch nicht begonnen wurde, der mit Mark 300.000 veranschlagte Bau eines Handels- und Sicherheitshafen bei Oppenheim, die Quaibauten, Geleiseanlagen, Hafenabschlussbauten, Getreidespeicher und Petroleum-Tankanlagen in Worms, der Flosshafen in Kossheim, für welchen im Berichtsjahre Mk. 295.886 verwendet wurden, die umfangreichen von der Stadt Cöln in Angriff genommenen Werftbauten, für welche 1892 Mk. 1,200.000 zur Ausgabe gelangten, die Arbeiten zur Herstellung des neuen Verkehrs- und Sicherheitshafens in Düsseldorf, für den im Ganzen bisher Mark 4,639.247·56, davon 1892 Mk. 1,950.000 verausgabt worden sind, die Erweiterungsbauten im Duisburger Hafen, die 1892 Mk. 1,295.000 erforderten, endlich die Bauten im Ruhrorter Kaiserhafen und den dortigen alten Hafentheilen.

An Schifferpatenten wurden 1892 ausgestellt in Elsass-Lothringen 43 (+ 8), davon 3 für die Führung von Dampfschiffen, 40 für Segelschiffer, in Bayern 8 (— 3), davon 2 für Dampfschiffführer, 6 für Segelschiffer, in Hessen 27 (— 20), davon 1 für einen Dampfschiffführer, 26 für Segelschiffer, in Preussen 159 (+ 23), davon 49 für Dampfschiffführer, 110 für Segelschiffer, in den Niederlanden 261 (— 39), darunter 26 für Dampfschiffführer, 235 für Segelschiffer. Ausserdem wurden in letzterem Staate 17 (+ 1) belgische Schiffer durch Ausstellung einer Bescheinigung im Sinne des Art. 48 der revidirten Rheinschiffahrtsacte zur Führung von Segelschiffen auf dem Rheine zugelassen. Eingezogen wurden 2 Schifferpatente, beide in Baden. Lootsenpatente wurden in Baden 2, in Hessen 3, in Preussen 5 ertheilt.

Schiffsaichungen fanden 418 (+ 51) statt und beträgt die gesammte Tragfähigkeit der vermessenen Fahrzeuge 3,384.445 (+ 442,109) Centner. Auf die einzelnen Aichstellen entfallen, und zwar: auf Mannheim 12 Schiffe mit 140.040 Ctr., Mainz 9 Schiffe mit 69.241 Centner, Coblenz 4 Schiffe mit 15.911 Ctr., Cöln 30 Schiffe mit 96,196 Ctr., Duisburg 12 Schiffe mit 162.769 Centner, Ruhrort 133 Schiffe mit 848.228 Ctr., Dortrecht 72 Schiffe mit 496.939 Ctr., Rotterdam 133 Schiffe mit 1,479.764 Ctr., Amsterdam 13 Schiffe mit 75.368 Ctr.

Untersucht wurden an Segelschiffen 468 (+ 38) mit einer Gesammttragfähigkeit von 3,982.759 Centner (+ 311.130), und zwar zum ersten Male 380 (+ 62) Schiffe mit 2,991.379 (+ 296.894) Ctr., nachuntersucht 88 (— 24) Schiffe mit 991.380 (+ 14.236) Centner. Die einzelnen Untersuchungsstellen sind daran nachstehend betheiligt: Speyer 7 Schiffe mit 4420 Ctr., Mannheim 29 Schiffe mit 309.321 Ctr., Mainz 27 Schiffe mit 74.106 Ctr., Frankfurt a/M. 8 Schiffe mit 82.922 Ctr., Coblenz 12 Schiffe mit 52.700 Ctr., Cöln 19 Schiffe mit 40.808 Ctr., Düsseldorf 4 Schiffe mit 11.165 Ctr., Duisburg 15 Schiffe mit 178.570 Ctr., Ruhrort 149 Schiffe mit 1,226.140 Ctr., Dortrecht 66 Schiffe mit 490.960 Ctr., Rotterdam 123 Schiffe mit 1,469.341 Ctr., Amsterdam 9 Schiffe mit 42.006 Ctr. Dampfschiffe kamen 52 (+ 9) zur Untersuchung, und zwar 39 (+ 4) zur ersten, 13 (+ 5) zur Nachuntersuchung, davon in Speyer 1, Mannheim 3, Mainz 7, Coblenz 2, Cöln 3, Duisburg 2, Ruhrort 11, Dortrecht 9, Rotterdam 10 und Amsterdam 4. Flösse wurden insgesammt 580 (— 5) mit einem Gesammtgewichte von 6,635.993 (+ 160.187) Ctr. untersucht, davon in Mannheim 232 mit 2,200.080 Ctr., in Mainz 291 mit 3,736.187 Ctr., in Schierstein 53 mit 666.353 Ctr., in Wesel 4 mit 33.373 Ctr.

Die Thätigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte betreffend, so waren in Deutschland bei den Gerichten erster Instanz 25 überjährige und 42 (+ 19) neue Civilsachen anhängig, von denen 1 durch Vergleich,

8 durch Verzicht, 21 durch Urtheil erledigt wurden. In 7 Fällen wurde Berufung eingelegt, und zwar in 5 Fällen beim Oberlandesgerichte, in 2 Fällen bei der Central-Commission. Strafsachen waren 32 (+ 14) überjährige und 123 (+ 23) neue anhängig, von denen 80 durch Urtheil, 46 auf andere Weise ihre Erledigung fanden. Die Berufung wurde in 8 Fällen ergriffen. In den Niederlanden waren 1 neue Civilstreitigkeit bei einem Tribunal erster Instanz und 9 (— 3) Strafsachen, sämmtlich ebenfalls neu, bei den Cantonsgerichten anhängig, welch' letztere alle erledigt wurden.

Neue, die Rheinschiffahrt betreffende Vorschriften sind 1892 erlassen worden: in Elsass-Lothringen die Bekanntmachung des dortigen Ministeriums, Abtheilung des Innern, vom 25. Juni 1892, betreffend die Dienstbücher der Schiffsleute auf den deutschen Rheinschiffen; in Hessen die Bekanntmachung des grossherzoglichen Staatsministeriums vom 22. Juli 1892, betreffend die Abänderung der Vorschrift unter I, Ziffer 4, der Instruction zur Ausführung der revidirten Rheinschifffahrtsacte (Verfahren bei Erwirkung von Schifferpatenten); in den Niederlanden der kgl. Beschluss vom 12. April 1892, betreffend die Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein und anderen Flüssen, der kgl. Beschluss vom 6. Mai 1892, betreffend die Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Merwede, Noord und neuen Maas; der kgl. Beschluss vom 5. September 1892, betreffend Bestimmungen über die Rheinschifferpatente und Schiffsatteste und die Aufstellung von Sachverständigen-Commissionen für die Rheinschiffahrt; der kgl. Beschluss vom 18. October 1892, betreffend die Instruction für die Sachverständigen-Commissionen für die Rheinschiffahrt. In Preussen, Baden und Bayern sind 1892 keine die Rheinschiffahrt direct berührenden Verordnungen erlassen worden. Behufs Verhütung der Weiterverbreitung der Cholera am Rhein wurde Ende September 1892 angeordnet, dass alle aus den Niederlanden eingehenden Schiffe nach dem Passiren der preussischen Landesgrenze einer ärztlichen Untersuchung hinsichtlich aller auf dem Schiffe befindlichen Personen und der Schiffsräume zu unterziehen sind. Diese Untersuchung war während der Dauer von 6 Tagen nach dem Passiren der Grenze mindestens einmal täglich zu wiederholen. Untersuchungsstationen waren in Emmerich, Wesel, Ruhrort, Duisburg, Düsseldorf, Cöln, Coblenz, St. Goar, Mainz, Mannheim und Ludwigshafen eingerichtet. Für die Personenschiffahrt waren besondere Stationen zur Uebergabe cholerakranker oder choleraverdächtiger Personen eingerichtet. Die aus den Niederlanden zurückkehrenden Flösser waren verpflichtet, sich während der auf die Heimkehr folgenden 6 Tage bei der Ortspolizeibehörde zu melden und auszuweisen.

Der Gesammtverkehr in den deutschen Rheinhäfen, sowie zwischen letzteren und den holländischen Rheinplätzen und belgischen Häfen erreichte die Summe von 20,793.310·8 t gegen 19,695.699·6 t im Jahre 1891, ergab somit eine Steigerung von 1,097.611·2 t. Hievon entfallen auf den Verkehr in den deutschen Häfen allein 14,480.441·1 (+ 905.923·6) t, auf jenen zwischen den deutschen Rheinhäfen einerseits, Belgien und Holland andererseits 6.312.869·7 (+ 191.687 6) t. In den deutschen Häfen wurden insgesammt zugefahren 7,533.347·1 (+ 587.966·4) t, abgefahren 6,947.094 (+ 317.957 2) t. Vom Rheine sind auf dessen Nebenflüsse übergegangen 801 483·9 t, und zwar auf den Neckar 12.451 t, auf den Main 765.076 t, auf die Lahn 212 t, auf die Mosel 895 t, auf die Lippe 323 t und auf den Speycanal 22.526·9 t. Dagegen sind von den Nebenflüssen auf den Rhein 548.506·3 t übergetreten, und zwar vom Neckar 51.777 t, vom Main 439.457·3 t, von der Lahn 22.032·4 t, von der Mosel 30.093 t, von der Ruhr 2520 t und vom Speycanal 1626·7 t. Die einzelnen Rheinhäfen erscheinen an dem Verkehre nachstehend betheiligt: Strassburg 11.513 t, davon in der Zufuhr 11.048 t, in der Abfuhr 465 t; Kehl 4627·4 t, in der Zufuhr 2495 t, in der Abfuhr 2123·4 t; Lauterburg 42.443 t, in der Zufuhr 33.394 t, in der Abfuhr 9049 t; Maxau 76.006 t, in der Zufuhr 72.446 t, in der Abfuhr 3560 t; Maximiliansau 18.336 t, in der Zufuhr 16.001 t, in der Abfuhr 2335 t; Leopoldshafen 20.575 t, in der Zufuhr 20.471 t, in der Abfuhr 104 t; Speyer 61.972 t, in der Zufuhr 50.677 t, in der Abfuhr 11.295 t; Mannheim (Rhein- und Neckar) 3,080.887 t, in der Zufuhr 2,454.851 t, in der Abfuhr 626.036 t; Ludwigshafen 833.843 t, in der Zufuhr 700.180 5 t, in der Abfuhr 133.622·5 t; Worms 144.499 t, in der Zufuhr 128.533 t, in der Abfuhr 15.966 t; Gernsheim 40.105·5 t, in der Zufuhr 39.531·3 t, in der Abfuhr 574·2 t; Oppenheim mit Nierstein 124.641 t, in der Zufuhr 57.931 t, in der Abfuhr 66,710 t; Gustavsburg 474.862·7 t, in der Zufuhr 441.077 1 t, in der Abfuhr 33.785·6 t; Mainz 213.237·2 t, in der Zufuhr 175.073·9 t, in der Abfuhr 38.163·3 t; Kastel mit Amöneburg 201.479 t, in der Zufuhr 136.298 t, in der Abfuhr 65.181 t; Biebrich 46.293 t, in der Zufuhr 40.601 t, in der Abfuhr 5692 t; Schierstein 47.961·5 t, in der Zufuhr 26.077·5 t, in der Abfuhr 21.884 t; Budenheim 71.950 t, in der Zufuhr 12.750 t, in der Abfuhr 59.200 t; Bingen 88.922·5 t, in der Zufuhr 78.026·5 t, in der Abfuhr 10.896 t; Bingerbrück Eisenbahnhafen 69.913 t, in der Zufuhr 39.873 t, in der Abfuhr 30.040 t; Oberlahnstein 237.565 t, in der Zufuhr 29.785 t, in der Abfuhr 207.780 t; Coblenz (Rhein und Mosel) 58.364·3 t, in der Zufuhr 47.908·6 t, in der Abfuhr 10.455·7 t; Bonn 35.712 t, in der Zufuhr 31.908 t, in der Abfuhr 3732 t; Cöln 543.563 t, in der Zufuhr 372.835 t, in der Abfuhr 170.728 t; Deutz Eisenbahn-Ladestelle 46.324 t, in der Zufuhr 20.910 t, in der Abfuhr 25.414 t; Neuss 188.574·7 t, in der Zufuhr 180.218·2 t, in der Abfuhr 8356·5 t; Düsseldorf 280.272·6 t, in der Zufuhr 227.681·5 t, in der Abfuhr 52.591·1 t; Uerdingen 132.888·5 t, in der Zufuhr 114.647·5 t, in der Abfuhr 18.241 t; Hochfeld Eisenbahnhafen 992.872 t, in der Zufuhr 103.405 t, in der Abfuhr 889.467 t; Duisburg 1,921.008·6 t, in der Zufuhr 728.428·9 t, in der Abfuhr 1,192.579·7 t; die Ladestellen am Duisburger Ufer 420.374·6 t, in der Zufuhr 382.138·6 t, in der Abfuhr 38.236 t; Ruhrort 3,854.546 t, in der Zufuhr 679.283 t, in der Abfuhr 3,175.263 t; Ruhrort-Homburg Eisenbahnhafen 40.964·9 t, in der Zufuhr 26.882 4 t, in der Abfuhr 14.082·5 t; Wesel 53.344·1 t, in der Zufuhr 49.907·6 t, in der Abfuhr 3436·5 t; Arnheim 39.928·1 t, in der Zufuhr 38.597 t, in der Abfuhr 1331·1 t; Nymwegen 28.068·3 t, in der Zufuhr 27.887 t, in der Abfuhr 181·3 t; Tiel 23.710·3 t, sämmtlich in der Zufuhr; Gorkum 27.794 t, in der Zufuhr 27.753 t, in der Abfuhr 41 t; Dortrecht 183.981·7 t, in der Zufuhr 71.854·8 t, in der Abfuhr 112.126·9 t; Rotterdam 2,661.495·6 t, in der Zufuhr 537.601·6 t, in der Abfuhr

2,123.894 t; Amsterdam 211.740·6 t, in der Zufuhr 104.926·1 t, in der Abfuhr 106.814·5 t, die sonstigen niederländischen Hafen 1,689.135 t, in der Zufuhr 1,566.899·9 t, in der Abfuhr 122.235·1, die belgischen Häfen 1,447.016 t, in der Zufuhr 665.908·8 t, in der Abfuhr 781.107·3 t.

Bezüglich der Central-Commission selbst, erwähnt der Bericht, dass dieselbe vom 30. Mai bis 3. Juni zur Prüfung der Pläne für den Bau einer festen Eisenbahn-Rheinbrücke zwischen Boppenheim und Wintersdorf zu einer ausserordentlichen Sitzung in Baden-Baden zusammentrat. Die ordentliche Jahressitzung, in welcher unter Anderem die Abänderung einzelner Bestimmungen der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rheine, insbesondere der Art. XV (Laternensignale), XVIII, Ziffer 5 (Sperrung des Fahrwassers durch gesunkene Schiffe) und XXII, Ziffer 3 (Pflichtbemannung der Flösse), beschlossen, sowie die Anträge wegen Abänderung, bezw. Verschärfung der bestehenden Vorschriften über den Erwerb von Schifferpatenten, ferner der Entwurf einer gemeinsamen Verordnung über den Transport entzündlicher Stoffe und einzelne Beschwerden berathen wurden, fand in der Zeit vom 3. bis 22. August statt. Der Vorsitz für das Jahr 1892/93 verblieb nach dem Ergebnisse der gemäss Art. 44, Abs. 2, der revidirten Rheinschiffsacte vorgenommenen Losziehung dem preussischen Bevollmächtigten. An Stelle des am 1. Mai 1892 verstorbenen Ministerialrathes Pietzsch trat als elsass-lothringischer Bevollmächtigter der Regierungsrath im Ministerium für Elsass-Lothringen Munzinger. An Stelle des zum Ministerial-Director im preussischen Ministerium für Handel und Gewerbe ernannten früheren wirklichen Geheimen Oberregierungsrathes von Wendt wurde der vortragende Rath in dem genannten Ministerium, Geheimer Oberregierungsrath Gamp, zum Vertreter Preussens in der Central-Commission ernannt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Verbindungsgeleise zwischen der Schleppbahn der Aussig-Teplitzer Bahn nach Maltheuern und der Linie Brüx—Moldau: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung eines Verbindungsgeleises zwischen der Schleppbahn der Aussig-Teplitzer Bahn nach Maltheuern und der Linie Brüx—Moldau der k. k. Staatsbahnen für den 30. September anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [G.-I.-Z. 18.639.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Verlängerung der Sturzgeleise im Hofe der Zuckerfabrik der Firma A. May, H. May & Comp. in Ungar.-Hradisch: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Ung.-Hradisch hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Verlängerung der Sturzgeleise im Hofe der Zuckerfabrik der Firma A. May, H. May & Comp. in Ung.-Hradisch für den 30. September anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 18.992.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Erweiterung der Station Gross-Wossek: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kolin hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Station Gross-Wossek für den 2. October anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 17.940.]

Unterkrainer Bahnen. (Linie Grosslupp—Rudolfswerth: Errichtung zweier Haltestellen.) In km 28·7/8 nächst Zalnja und in km 43·2 nächst St. Veit der Linie Grosslupp—Rudolfswerth wird je eine Haltestelle errichtet. [2. September, Z. 46.155.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Linie Kapfenberg—Seebach-Au: Stationsanlage Au-Seewiesen.) Der Plan für die Stationsanlage Au-Seewiesen der obgenannten Linie wurde genehmigt. [7. September, Z. 38.478.]

— (Linie Kapfenberg—Seebach-Au und Murthalbahn: Querschwellen-Normale.) Das Normale für die Austheilung von Querschwellen und der Befestigungsmittel auf der Linie Kapfenberg—Seebach-Au und auf der Murthalbahn wurde genehmigt. [7. September, Z. 47.452.]

— (Murthalbahn: Theilstrecke km 50·3/4 bis 76·2/3: Politische Begehung und Stationscommission.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat die politische Begehung und Stationscommission in Betreff des Projectes des steiermärk. Landeseisenbahnamtes für die Theilstrecke km 50·3/4 bis 76·2/3 der Murthalbahn für den 2. October anberaumt. [G.-I.-Z. 18.336.]

Localbahn Eisenerz-Vordernberg im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Lawinen-Schutzbauten.) Für die im Interesse des Bahnbestandes und des Betriebes gelegenen, im Lawinengebiete des Reichenstein herzustellenden Schutzbauten gegen Lawinen wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt. [2. September, Z. 40.307.]

Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Herstellung eines Verbindungsgeleises in Innsbruck.) Das Project für die Herstellung eines provisorischen Verbindungsgeleises mit dem Ausstellungsplatze in Innsbruck und der Station Mühlau wurde zur Ausführung genehmigt. [13. September, Z. 48.596.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Westbahn. (Winterfahrplan.) Der auf der Böhmischen Westbahn derzeit giltige Fahrplan wird für die ab 1. October beginnende Winterfahrplanperiode beibehalten und werden insbesondere die Schnellzüge Prag—Furth i/W. und die Anschluss-Schnellzüge nach Nürnberg, München und darüber hinaus auch im Winter verkehren, wodurch die bisherigen sehr günstigen Schnellzugsverbindungen unverändert aufrecht bleiben. Eine geringfügige Aenderung tritt nur bezüglich des von Prag um 8 U. 15 M. Abends abgehenden Personenzuges ein, welcher um 5 Minuten früher als bisher in Furth i/W. eintreffen wird. In der Strecke Chrast—Stupno-Břas (welch letztere Station bis 1. October den Namen Radnitz führt) werden ab 1. October nebst den dortselbst gegenwärtig verkehrenden gemischten Zügen zwei weitere gemischte Züge neu zur Einführung gebracht, welch letztere in der Station Chrast directen Anschluss an den von Rokytzan um 6 U. 45 M. Morgens abgehenden und in Pilsen um 7 U. 32 M. Vorm. eintreffenden Local-Personenzug Nr. 31 finden. Sämmtliche gemischten Züge in der Strecke Chrast—Stupno-Břas führen lediglich Wagen II. und III. Classe.

Oesterr. Nordwestbahn. (Versuchsweise Einführung der Dampfheizung.) Das Handelsministerium hat die versuchsweise Einrichtung für Dampfheizung bei 31 Locomotiven, 28 Personen- und 6 Gepäckswagen des garantirten Netzes der Oesterr. Nordwestbahn, welche in den Localzügen der Strecke Wien—Stockerau verkehren, genehmigt. [Z. 43.003.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung von Ergänzungen zum neuen Betriebsreglement.) Die Direction der Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass mit Giltigkeit vom 1. October der Nachtrag I zum neuen Betriebsreglement in Kraft tritt. Dieser lautet: „Aenderung, bezw. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Gütern. Seite 124, Punkt e), des Abschnittes B III ist wie folgt zu ändern: e) Die Frachtsätze der Wagenladungsclassen B und C, sowie des Specialtarifes 1 und 2, gelangen nur dann zur Anwendung, wenn von einem oder mehreren Artikeln der betreffenden Wagenladungsclasse, beziehungsweise der betreffenden Specialtarife (mit Ausnahme der unter f) genannten Artikel) mindestens

10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen verladen werden oder wenn die Fracht für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen gezahlt wird. Bezüglich der Frachtberechnung für Sendungen von Getreide, Mais, Hülsenfrüchten und Kleie in loser Schüttung siehe Abschnitt C XII 5. Die Frachtsätze des Specialtarifes 3 finden dagegen nur bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des für den Transport beigestellten Wagens Anwendung. Auch eine Anzahl der unter f) angeführten Artikel, für welche bei Aufgabe von ganzen Wagenladungen die Fracht stets mindestens nach dem Ladegewichte des Wagens berechnet wird, erscheint im Nachtrag auf einige wenige Güter reducirt, und zwar: Eis, Erden, gewöhnliche, aller Art (Pos. E 20), Futterrüben, Kohlen, mineralische, Rübenschnitze, Ziegel, Mauer- und Dachziegel, Zuckerrüben und Zuckerabfälle. — Aenderung, bezw. Ergänzung der besonderen Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände. Seite 135, Absatz c), ist in nachfolgender Weise abzuändern: Wenn die Fracht entsprechend der Tarifirung des betreffenden Artikels bis 6·3 m Länge für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 20.000 kg für die zwei verwendeten Wagen, bezw. bei den Artikeln, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte vorgeschrieben ist, für die Summe des Ladegewichtes der zwei verwendeten Wagen gezahlt wird, so ist für den, erforderlichen Falles als Schutzwagen beigestellten dritten, eventuell vierten Wagen keinerlei Gebühr zu entrichten. Die Tarifirung hat in diesem Falle nach jener Tarifclasse, welche für den betreffenden Artikel bei einer Länge von 6·3 m und bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 10.000 kg, bezw. Frachtzahlung für das Ladegewicht der beladenen zwei Wagen zur Anwendung kommt, zu erfolgen. Auf Beistellung anderer Wagen als solcher von 10.000 kg Ladegewicht hat der Absender auch bei solchen Transporten keinen Anspruch. Vorstehende Bestimmungen finden auch auf Artikel von mehr als 19 m Länge Anwendung, wenn über deren Zulässigkeit zum Transport vorher Vereinbarungen mit der Verwaltung der Aufgabsstation getroffen werden. Ausser diesen wichtigen zwei Abänderungen zum Betriebsreglement sind noch mehrere von Seite der Geschäftswelt berührte Erschwernisse beseitigt worden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse der normalspurigen Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1891/92.) Die Gesammtlänge der normalspurigen Eisenbahnen im Deutschen Reiche betrug am Schlusse des Jahres 1891/92 42.325·18 km, von denen 31.535·15 km als Hauptbahnen und 10.790·03 km als Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben wurden. Für das ganze Deutsche Reich kamen bei einer Einwohnerzahl von 49,766.600 Seelen und einem Flächeninhalt von 540.504·42 km² auf je 10.000 Einwohner 8·49 km und auf je 100 km² Grundfläche 7·82 km normalspuriger Bahnen. Zur Bewältigung des Verkehrs haben den Verwaltungen am Schlusse des Jahres 14.788 Locomotiven mit 641,476.347 Mk. Beschaffungskosten, 27.512 Personenwagen mit 61.111 Achsen, 1,167.020 Sitz-, bezw. Stehplätzen und 228,094.147 Mk. Beschaffungskosten, 299.283 Gepäck- und Güterwagen mit 608.530 Achsen, 3,122.883 t Ladegewicht und 876,305.678 Mk. Beschaffungskosten und 1776 Postwagen mit 4643 Achsen gedient. An Locomotivkilometern wurden auf den Deutschen Bahnstrecken zurückgelegt 544,295.690, davon 358.237.414 Nutzkilometer, an Wagenachskilometern von den Wagen Deutscher und ausländischer Verwaltungen 13,224,723.788. Die Personenwagen leisteten hievon 2,624,626.669, die Gepäckwagen 764,619.774, die Güterwagen 9,556,032.766 und die Postwagen 279,444.579 km.

Der Gesammt-Personenverkehr belief sich auf 464.012.850 Personen mit 11.679,049.979 Personenkilometern. Hievon kamen, wie theils auf Grund genauer Aufzeichnungen, theils durch Schätzung ermittelt worden ist, auf die I. Classe 2,245.487 Personen mit 202,074.766 Personenkilometern (1·73 %), auf die II. Classe 47,486.076 Personen mit 1837,996.062 Personenkilometern (15·71 %), auf die III. Classe 284,629.397 Personen mit 5.740,300.255 Personenkilometern (49·15 %), auf die IV. Classe 121,475.884 Personen mit 3.316,906.128 Personenkilometern (28·40 %) und auf Militärbeförderung 8,176.006 Personen mit 581,772.768 Personenkilometern (4·98 %). Jede Person wurde durchschnittlich befördert in der I. Classe 89·99 km, in der II. Classe 38·71 km, in der III. Classe 20·17 km, in der IV. Classe 27·31 km, bei der Militärbeförderung 71·16 km. Die durchschnittliche Einnahme betrug bei der I. Classe 7·11 Mk. auf 1 Person und 7·90 Pfg. auf 1 Personenkilometer, bei der II. Classe 1·95 Mk. auf 1 Person und 5·05 Pfg. auf 1 Personenkilometer, bei der III. Classe 0·61 Mk. auf 1 Person und 3·02 Pfg. auf 1 Personenkilometer, bei der IV. Classe 0·54 Mk. auf 1 Person und 1·98 Pfg. auf 1 Personenkilometer und bei der Militärbeförderung 1·08 Mk. auf 1 Person und 1·52 Pfg. auf 1 Personenkilometer. Im Gesammtdurchschnitt betrug die Einnahme 0·77 Mk. auf 1 Person und 3·05 Pfg. auf 1 Personenkilometer. An Gütern gegen Frachtberechnung wurden 228,976.758 t mit 23.144,339.685 Tonnenkilometer befördert, davon

768.900 t	Eilgut . . .	mit	85,367.313 tkm	(0·37 %)
201,615.493 „	Frachtgut .	„	20.806,401.129 „	(80·90 „)
390.598 „	Militärgut .	„	44,472.602 „	(0·19 „)
2,542.804 „	Vieh . . .	„	339,284.805 „	(1·47 „)
23,634.876 „	frachtpflichtiges Dienstgut	„	1868,432.920 „	(8·07 „)

Ausserdem wurden 1,971.842 t Güter ohne Frachtberechnung mit 183,598.024 Tonnenkilometer (0·79 % der gesammten bewegten Güter) befördert. Jede Tonne wurde durchschnittlich befördert beim Eilgut 111·03 km, beim Frachtgut 103·20 km, beim Militärgut 113·86 km bei der Viehbeförderung 133·43 km, beim frachtpflichtigen Dienstgut 79·05 km und im Gesammtdurchschnitt sämmtlicher, einschl. der ohne Frachtberechnung beförderten Güter 101·01 km. Die durchschnittliche Einnahme betrug beim Eilgut 27·01 Mk. auf 1 t und 24·33 Pfg. auf 1 tkm, beim Frachtgut 3·96 Mk. auf 1 t und 3·84 Pfg. auf 1 Tonnenkilometer, beim Militärgut 8·94 Mk. auf 1 t und 7·85 Pfg. auf 1 Tonnenkilometer, bei der Viehbeförderung 9·95 Mk. anf 1 t und 7·47 Pfg. auf 1 Tonnenkilometer und beim frachtpflichtigen Dienstgut 1·52 Mk. auf 1 t und 1·92 Pfg. auf 1 Tonnenkilometer. Im Gesammtdurchschnitt betrug die Einnahme 3·86 Mk. auf 1 t und 3·82 Pfg. auf 1 Tonnenkilometer. Die gesammten Bauaufwendungen beliefen sich auf 10.426,131.586 Mk. oder 247.048 Mk. auf 1 km Eigenthumslänge; das verwendete Anlagecapital der gegenwärtigen Besitzer stellt sich auf 10.664,970.222 Mk. oder 252.707 Mk. auf 1 km Eigenthumslänge. Die gesammten Betriebseinnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie aus Nebenerträgen, jedoch ausschliesslich des Pachtzinses für die Ueberlassung von Bahnanlagen an andere Verwaltungen stellten sich auf 1.341,468.083 Mk. oder 31.712 Mk. auf 1 km Betriebslänge, die gesammten Betriebsausgahen ausschl. der Kosten für erhebliche Ergänzungen und des Pachtzinses auf 848,878.109 Mk. oder 20.067 Mk. auf 1 km Betriebslänge. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betrug unter Mitberücksichtigung des Pachtzinses und der Kosten für erhebliche Ergänzungen 471,403.849 Mk. oder 11.330 Mk. auf 1 km Eigenthumslänge oder 4·49 % des verwendeten Anlagecapitals. Unter Hinzurechnung der Zuschüsse aus den Erneuerungs-, Reserve- u. s. w. Fonds, sowie der Subventionen, Garantievorschüsse, Erträge aus dem Betriebe fremder Bahnen und des Ueberschusses aus dem Vorjahre, sowie nach Abzug der statutenmässigen Rücklagen in die Erneuerungs- und Reservefonds verblieb ein verfügbarer Ueberschuss von 475,417.299 Mk. An Beamten und Arbeitern wurden im Jahresdurchschnitt beschäftigt:

a) bei der Betriebsverwaltung 360.057 Personen mit einer Besoldung von 432,048.010 Mk. von denen auf die allgemeine Verwaltung 16.326 Personen mit 56,599.848 Mk., auf die Bahnverwaltung 125.595 Personen mit 94,952.062 Mk. und auf die Transportverwaltung 218.136 Personen mit 280,496.100 Mark entfallen,

b) bei der Werkstättenverwaltung 63.154 Personen mit einer Besoldung von 69,698.874 Mk.

Betriebsunfälle ereigneten sich im Berichtsjahre 3789, nämlich 490 Entgleisungen, 336 Zusammenstösse und 2963 sonstige Betriebsunfälle. Die Zahl der dabei verunglückten Personen belief sich auf 3248, von denen 698 getödtet und 2550 verletzt wurden. Unter den Verunglückten befanden sich 199 Reisende, von denen unverschuldet 8 getödtet und 81 verletzt und in Folge eigener Unvorsichtigkeit 38 getödtet und 72 verletzt wurden. Von je 1,000.000 beförderten Reisenden wurden 0·10 Personen getödtet und 0·33 verletzt. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst verunglückten 2522 Personen, davon durch Unfälle der Züge während der Fahrt 213, von denen 20 getödtet wurden und auf sonstige Weise 2409, darunter 417 Todesfälle. Von andern Personen wurden ohne eigenes Verschulden 10 getödtet und 46 verletzt, in Folge eigener Unvorsichtigkeit 206 getödtet und 165 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 5 Personen getödtet und 614 verletzt. Bei Selbstmordversuchen wurden 177 Personen getödtet und 25 verletzt. Die Gesammtlänge der am Schlusse des Betriebsjahres 1891/92 in Deutschland vorhandenen schmalspurigen Eisen-

bahnen betrug 1,155·22 km. Auf diesen leisteten 242 Locomotiven 4,513.600 Nutzkilometer, 674 Personenwagen 24,317.631 Achskilometer und 4858 Gepäck- und Güterwagen 39,496.488 Achskilometer. Von den beförderten Reisenden wurden 83.388.215 Personenkilometer und von den beförderten Gütern 43,191.552 Tonnenkilometer zurückgelegt. Das verwendete Anlagecapital der Schmalspurbahnen betrug 61,275.670 Mk. oder 54.175 Mk. auf 1 km. Einer Einnahme von 5,332.608 Mk. stand eine Ausgabe von 3,926.733 Mk. gegenüber, sodass sich ein Betriebsüberschuss von 1,405.875 Mk. oder 2·29% des verwendeten Anlagecapitals ergab. Bei 83 auf den Schmalspurbahnen vorgekommenen Unfällen wurden 10 Personen getödtet und 26 verletzt. Am Ende des Jahres 1891/92 waren ausserdem noch 4560 Anschlussbahnen vorhanden, auf denen ein öffentlicher Verkehr nicht stattfand. Von denselben mündeten 4302 mit 2,623·52 km Länge in normalspurige Eisenbahnen und 258 mit 109·81 km Länge in schmalspurige Eisenbahnen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Preussen. (Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse mehrerer Stationen.) Mit dem 15. November erleiden die Abfertigungsbefugnisse der im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (linksrheinische) gelegenen Stationen Altenwald, Heimersheim, Salzig und Witterschlick eine Einschränkung dahin, dass

1. im Verkehre mit Altenwald nur solche Wagenladungen abgefertigt werden, welche von der Bergbehörde oder der Coaksanlage der Gebr. Röchling zur Aufgabe gelangen oder an dieselben gerichtet sind, und
2. im Verkehre mit Heimersheim, Salzig und Witterschlick nur Eil- und Frachtstückgüter im Gewichte von höchstens 150 kg das Stück abgefertigt werden.

Schweiz. (Anführung des Datums der Ausfertigung von Ursprungszeugnissen für die schweizer. Zollbehörden.) Ursprungszeugnisse, in welchen das Datum der Ausfertigung fehlt, werden von den schweizerischen Zollbehörden zurückgewiesen. Es ist deshalb darauf zu achten, dass die fraglichen Zeugnisse das Datum tragen, um die Nachtheile, welche aus Mangel dieser Angabe entstehen können, zu beseitigen.

[„Bad. Verordnungsblatt" Nr. 39]

— (Genehmigung von Vereinbarungen erleichternder Vorschriften im internationalen Eisenbahnverkehre.) Der schweizerische Bundesrath hat unterm 1. September den folgenden Vereinbarungen, welche im Anschlusse an das Schlussprotokoll der fachmänischen internationalen Conferenz vom 12. Juni am 13. Juni zwischen seinen Abgeordneten und den Delegirten der betreffenden auswärtigen Staaten vereinbart worden sind, die Genehmigung ertheilt:

1. Betreffend die Einführung der im bezeichneten Schlussprotokoll enthaltenen Vereinbarungen im gegenseitigen Verkehre zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, den Niederlanden und der Schweiz schon auf spätestens den 1. November 1893, und
2. betreffend die weitergehenden Erleichterungen im gegenseitigen Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz für die Leichentransporte und einige der Explosionsgefahr ausgesetzte Transportgegenstände.

[„Schweizerisches Bundesblatt" Nr. 38.]

Rumänien. (Zollbehandlung an der rumänischen Grenze.) Die „Deutsche Speditions- und Rheder-Zeitung" macht in Nr. 594 darauf aufmerksam, dass Waaren, welche die rumänische Grenze überschreiten, um in einem Zollamte zu lagern oder daselbst zollamtlich behandelt zu werden, der Verzollung unterliegen, auch wenn sie an den Absender zurückgesandt werden. Für Waaren, welche das rumänische Gebiet transitiren, muss auf dem zugehörigen Frachtbrief der Ausgangspunkt genau bezeichnet werden, damit schon beim Eingang die entsprechende Zollbehandlung erfolgen kann.

Russland. (Normaler Gewichtsverlust der Frachten beim Eisenbahntransport.) Den normalen Gewichtsverlust der Frachten beim Eisenbahntransport setzt eine Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten folgendermassen fest:

1. für trockene Gegenstände . . . . . 1·0 pCt.
2. für Getreidefrachten, die in Tara transportirt werden . . . . . 0·5 „
3. für Getreidefrachten, die direct in den Wagen geschüttet sind . . . . . 1·0 „
4. für Mais, der in Tara und direct in den Wagen aufgeschüttet transportirt wird, pro 250 Werst 1 pCt., unter der Bedingung, dass der Gesammtverlust nicht mehr beträgt, als . . . . . 5·0 „

Nicht volle 250 Werst werden für voll gerechnet.

Schiffahrt.

Belgien. (Seecanal zur Verbindung der Stadt Brüssel mit dem Meere.) Die Ausführung des Seecanals, der die Stadt Brüssel mit dem Meere verbinden soll, scheint nach der „Z. d. V. D. E.-V." nunmehr gesichert. Die Baukosten sind auf 33,400.000 Frcs. veranschlagt und sollen derart aufgebracht werden, dass der Staat zunächst 4,000.000 Frcs. unverzinslich und nicht rückzahlbar zuschiesst, während der Rest in Antheilscheinen besteht, von denen der Staat 6,700.000 Frcs., die Provinz Brabant 4,000.000 Frcs., die Stadt Brüssel 12,400.000 Francs, endlich die Brüsseler Vorstädte nebst Vilvorde und Willebroeck zusammen 6,300.000 Frcs. übernehmen. Die aus dieser Gemeinschaft hervorgehende Actiengesellschaft führt den Bau aus und leitet den Betrieb des Canals oder Hafens.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate October 1893.) Im Monate October werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	October
Fiume	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Szápáry"	5
Fiume, Triest	Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Matlekovits"	10
Fiume	Bari (Brindisi), Palermo, Messina, Catania, Syrakus, Malta, Tunis (Tripolis*)	„Carola"	10
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza Marseille	„Buda"	12
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Nenpel, Genua, Nizza, Marseille	„Adria"	19
Fiume, Triest	Barcelona **)	„Rákoczy"	25
Fiume	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Arpád"	26
Fiume	London	„Zaire"	1—10
„	Liverpool	„Tarifa" (Cunard Line)	5—15
„	Hull, Newcastle o/T	„Monrino"	5—15
„	Gibraltar, London	„Zichy"	10—20
„	Liverpool	„Arabian"	10—20
„	New-York	„Bolivia" (Anchor Line)	10—20
„	Rouen		15—25
„	London	„Durham"	15—25
„	(Tanger*), Bordeaux	„Mátyás király"	21—31
„	Liverpool	„Aleppo" (Cunard Line)	21—31
„	(Algier*), Glasgow	„Deák"	21—31
„	Rouen	„Szent László"	21—31
„	New-York	„Belgravia" (Anchor Line)	21—31
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	Fiume, Triest	„Adria"	7
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Árpád"	14
Tunis, Malta, Syrakus, Catania, Messina, Bari	Triest, Fiume	„Carola"	21
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	Fiume, Triest	„Szápáry"	21
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Buda"	28
Liverpool	Triest, Fiume	„Alsatian"	1—10
London	„ „	„Winestead"	1—10
Liverpool	Fiume, Triest	„Aleppo" (Cunard Line)	5—15
Hull, Newcastle o/T	Triest, Fiume	„Palermo"	10—20
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Szent István"	10—20
Glasgow	„ „	„Baross"	10—20
Antwerpen	„ „	„Andrássy"	15—25
London	„ „	„Kálman Király"	15—25
Bordeaux	„ „	„Zrinyi"	15—25
Glasgow	„ „	„Báthori"	21—31
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa" (Cunard Line)	21—31

*) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladungen nach Algier, Tanger, Tripolis oder Gibraltar angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

**) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten spanischen Mittelmeer-Hafen, eventuell Cadix, anlaufen.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2. — Budapest, Franz Josef-Platz 6.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Ausgabe eines Ergänzungsblattes zum directen Personentarife.

Ab 15. October 1893 tritt zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits vom 1. Juni 1893 ein Ergänzungsblatt in Kraft, mit welchem neue directe Fahrkarten im Verkehre mit Prag (Staatsbahnhof) eingeführt werden.

Wien, am 21. September 1893. [808]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Herabsetzung der Ladefristen.

Mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 7. September 1893, Z. 17.328/III, wird im hierseitigen Bahnbereiche vom 1. October 1893 angefangen bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 22. December 1893 die bei Wagenladungsgütern mit 24 fortlaufenden Stunden normirte Ladefrist für mineralische Kohle, Kalksteine, Ziegel, Bruchsteine, Rüben, Rübenschnitte und Kalkschlamm auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

Prag, am 21. September 1893. [809]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Brniow, sowie der Halte- und Ladestelle Oppahof-Stettin.

Am 1. October 1893 wird an der Localbahnstrecke Wall.-Meseritsch—Wsetin, zwischen den Stationen Wall.-Meseritsch und Rauczka gelegene Haltestelle „Brniow“ für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

In der Haltestelle Brniow werden die zwischen Weisskirchen und Wsetin verkehrenden gemischten Züge Nr. 2631, 2624, 2615, 2626, 2625 und 2632 je 1 Minute zur Aufnahme und zum Absetzen der Reisenden anhalten.

Die Abfahrtszeiten dieser Züge von Brniow sind aus dem affichirten Fahrplan-Placate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. October 1893 zu entnehmen.

Am 15. October 1893 wird ferner die Halte- und Ladestelle „Oppahof-Stettin“ (an der Linie Schönbrunn—Troppau gelegen) für solche Frachtsendungen in ganzen Wagenladungen eröffnet, welche tarifmässig in offenen Wagen befördert werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen; ausserdem können dortselbst Getreidetransporte in ganzen Wagenladungen aufgeliefert resp. bezogen werden.

Das Nähere hierüber ist aus der affichirten Kundmachung bezw. aus den bezüglichen Tarifen zu ersehen.

Wien, am 28. September 1893. [810]

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft II.

Einführung eines ermässigten Frachtsatzes für Coakssendungen.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1893 bis zur demnächstigen tarifmässigen Durchführung tritt für Coakssendungen bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Trzynietz nach Oderberg transit mit der Bestimmung nach Sosnowice loco und transit der ermässigte Frachtsatz von 6·4 kr. pro 100 kg in Kraft.

Budapest, am 25. September 1893. [811]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarif-Berichtigung.

Auf Seite 3 des ab 1. October 1893 giltigen Nachtrages II zum Anhange der Oesterreichischen Verbandstarife, Theil II, soll der Frachtsatz der Classe A bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Wagen in der Relation Eger (B. E. B. und k. k. Oe. St. B.)—Olmütz (St. E. G.) anstatt 164.—, richtig **169·5** kr. pro 100 kg lauten.

Diese Berichtigung gilt ab 10. November 1893.

Wien, den 26. September 1893. [812]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-, resp. Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr.

Berichtigungen des Verbands-Gütertarifes, Theil II.

In dem vom 1. Juli 1893 giltigen Verbands-Gütertarif, Theil II, ist auf Seite 10 in dem zweiten Absatze des Punktes 7 nach: „Leipzig (Thür. Bhf.) (E. D. G.)“ einzuschalten: „und Leipzig (Magdb. Bhf.) (K. E. D. M.)“, ferner ist auf den Seiten 25 und 27 in dem Kopfe der Colonne des Ausnahmetarifes 11 das Mindestgewicht von „10.000“ kg auf „6000“ kg richtigzustellen.

Wien, am 27. September 1893. [813]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893.

Aenderungen in den Zusatzbestimmungen.

Im vorbezeichneten Tarife kommt in der Zusatzbestimmung I (1) zu § 50 der Verkehrs-Ordnung unter den von der eilgutmässigen Beförderung als Stückgut ausgeschlossenen Gegenständen der Anlage B zur Verkehrs-Ordnung die Ziffer XXXVII in Fortfall, während die Ziffern XLVIII und LVI hinzutreten, so dass die daselbst hinter XXXIV folgenden Ziffern XXXVII, XLV—XLVII, XLIX, LI, LIII, LIV und LV durch die Ziffern XLV bis XLIX, LI und LIII—LVI ersetzt werden. Hiernach sind die unter Ziffer XXXVII der Anlage B zur Verkehrs-Ordnung genannten Arten von Patronen zur eilgutmässigen Beförderung als Stückgut zuzulassen, dagegen von derselben die unter den Ziffern XLVIII und LVI ebendaselbst

genannten Artikel, Phosphortrichlorid, Phosphoroxychlorid und Acetylchlorid, sowie frische Kälbermagen auszuschliessen. Hinsichtlich der Ziffer XXXVII tritt diese Aenderung mit dem 20. d. Mts., hinsichtlich der Ziffern XLVIII und LVI dagegen erst am 1. November 1893 in Kraft.

Dresden, am 22. September 1893. [814]

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Kohlentransporte aus dem Ostrau-Dombrau-Karwiner Kohlenreviere nach dem Gaswerke Erdberg (Wien).

Tarif.

Am 15. October 1893 tritt ein Tarif für den in der Ueberschrift genannten Kohlenverkehr in Kraft und wird hiedurch der bezügliche directe Kartirungs-Frachtsatz vom 10. Juni 1891 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Dieser Tarif kann bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 27. September 1893. [815]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. (Verkehr mit Ungarn.)

Berichtigung.

In der in Nummer 110 vom 23. September 1893, Seite 1753, erschienenen Kundmachung, betreffend: „Einführung neuer Tarifhefte", soll es in der zweiten Zeile des Alinea 2 exclusive statt inclusive heissen.

Wien, den 28. September 1893. [816]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten.

Ab 15. October 1893 werden für den Verkehr zwischen Uhersko und Mähr.-Trübau über Triebitz directe Personenzugs-Fahrkarten III. Classe zum Preise von fl. 1.10 eingeführt.

Wien, am 25. September 1893. [817]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Eröffnung der Haltestelle „Wildschütz" für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 1. October 1893 wird die zwischen den Stationen Pilnikau und Trautenau gelegene Haltestelle „Wildschütz" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 28. September 1893. [818]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Zusammenstellbare Fahrscheinhefte. Hinausgabe eines I. Nachtrages.

Mit Wirksamkeit vom 1. October 1893 gelangt ein I. Nachtrag zum Fahrschein-Verzeichnisse vom 1. Mai 1893 zur Ausgabe.

Wien, am 27. September 1893. [819]

Sonstige Nachrichten.

Württembergisch - Elsass - Lothringischer Gütertarif vom 1. April 1891 (Theil II, Heft Nr. 2, des Süddeutschen Verbands - Gütertarifes, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. October 1893 gelangt der Nachtrag II zur Einführung, welcher Frachtsätze und Entfernungen für neu aufgenommene Stationen, sowie sonstige Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Deutsch - Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Bekanntmachung.) Zu Theil I B des früheren Oesterreichisch-Ungarisch- und Süddeutsch-Französischen Gütertarifes (giltig für den Theil III des Deutsch-Französischen Gütertarifes) tritt am 1. October ein Nachtrag 6 in Kraft.

Deutsch - Italienischer Verband. (Nachtrag V zum Auszuge für metallurgische Erzeugnisse aus dem Verbands-Gütertarif.) Zu dem Auszuge aus dem Deutsch-Italienischen Gütertarife vom 1. August 1888 für metallurgische Erzeugnisse ist ein Nachtrag V mit Giltigkeit vom 1. September 1893 erschienen.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Importtarife für Russland, vom 1. Jänner 1891. (Aufnahme des Artikels Sesamöl in das Waarenverzeichniss.) Mit Giltigkeit ab 1. October 1889 werden die nachbenannten Artikel unter den Nummern:

1297 a Oel, Sesam-,
1743 a Sesamöl

in das Waarenverzeichniss aufgenommen. Dieselben tarifiren in allen Classen auf den Strecken ab Schnittpunkt westlich nach Specialtarif I.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893.) Mit Giltigkeit ab 10. September 1893 ist die Provinz Oberhessen unter die Nothstandsbezirke aufgenommen worden.

Das
VERORDNUNGS-BLATT
des
K. K. HANDELS- MINISTERIUMS
für
Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration
Wien, I., Wallfischgasse 15.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage **2%**, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1799	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Kupferbleche b) Messingbleche	Triestinghof	Essen B.M. und Essen B.M. (Fil. Krupp) Essen Rh. und Essen Rh. (Fil. Krupp) und umgekehrt	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Vom 1. October 1893 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischer Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Juli 1892		Mark a) 3·24 b) 3·67 3·25 3·68		im Kurirungswege		
			Schwefelkies	Grevenbrück	Bruck a. M. Graz und umgekehrt	Bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für mindestens dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief. Die Fracht wird jedoch für je einen Wagen und Frachtbrief nach dem wirklichen Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des gestellten Wagens berechnet				1·77 2·01				
			Erze des Ausnahmetarifes 3 a, b, c laut Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Verbands-Gütertarifes, Theil II, Heft 3, vom 1. Juli 1892	ab Schnittpunkt I der Schnitt-Tariftabelle A auf Seite 63 des nebenstehend genannten Tarifes	Frohnleiten Mitterdorf Peggau Sterzing und umgekehrt	Bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen u. Frachtbrief. Bei Anwendung der Frachtsätze der Ausnahmetarife 3 a und 3 b wird die Fracht jedoch für je einen Wagen und Frachtbrief nach dem wirklichen Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des gestellten Wagens berechnet				1·64 1·64 1·68 1·41				
			Steinkohlen, Koks (mit Ausnahme von Gaskoks), Briketts	ab Schnittpunkt I der Schnitt-Tariftabelle A auf Seite 89 des Rhein.-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Verbands-Gütertarifes, Theil II, Heft 3, vom 1. Juli 1892	Bozen-Gries Brixen Brixlegg Franzensfeste Jenbach Kirchbüchl Trient (Trento) und umgekehrt	Bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für mindestens dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief				1·61 1·53 1·10 1·51 1·15 1·05 1·73				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1800	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 12 a—e (für Eisen u. Stahl u. s. w.) laut Nomenclatur auf Seite 66, 67 des Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Verbands-Gütertarifes Theil II, Heft 3, vom 1. Juli 1892	Schnittpunkt I, bezw. II u. III der Schnitt-Tariftabelle A auf Seite 70—71 des nebenstehend genannten Tarifes	Bozen-Gries Franzensfeste Innsbruck Lavis Trient (Trento) Wr.-Neustadt Wörgl und umgekehrt	Bei Erfüllung der im nebenstehend genannten Tarife auf Seite 66 und 67 zu Ausnahmetarif 12 a—e angeführten Bestimmungen	Vom 1. October 1893 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Juli 1892	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Mark Schnittpunkt I. a) 4·37 / b) 4·19 / c) 3·85 / d) 4·57 / e) 4·60 / 4·51 / 3·48; II. a) 2·01 / 1·86 / 1·60 / 2·16 / 2·19 / 2·21 / 1·32; III. a) 1·72 / 1·57 / 1·31 / 1·87 / 1·90 / 1·92 / 1·03	1·75 / 1·60 / 1·34 / 1·90 / 1·93 / 1·99 / 1·06	1·57 / —	2·40 / —	Im Kartirungswege		
1801	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt und zwar: a) unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt b) in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt	den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Bistritz a. H. Holleschan Wsetin	Paris (Donaue und Reuilly) Stationen der Französischen Ostbahn	Die Theilsätze unter 1 (bis zum Schnittpunkte) werden für das wirkliche Gewicht, (bezw. das tarifmässige Mindestgewicht), die Theilsätze unter 2 (vom Schnittpunkte) für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen berechnet	Vom 1. October 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis zum 31. December 1894			Francs Gold für 1000 kg: 1 bis zum Schnittpunkte: a) 15·83 / b) 15·83 / a) 14·53 / b) 14·53 / a) 19·87 / b) 16·19; 2 vom Schnittpunkte: 77·44		Im Kartirungswege		Die Gesammtfracht wird durch Addition der Theilfrachten ermittelt, welche sich für die ganze Sendung bis zum, bezw. vom Schnittpunkte ergeben
1802	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	wie sie im Theil III, Tarifheft Nr. 1 vom 1. September 1890 für den Galizisch-Süddeutschen Eisenbahn-Verband angeführt sind	Schnittpunkt Nr. 1 der Schnitt-Tafel A des nebengenannten Tarifes	Lörrach Schopfheim Stationen der grossherzoglich Badischen Staatsbahnen und umgekehrt		Vom 1. October 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Tarif Theil III, Heft Nr. 1 vom 1. September 1890 für den Galizisch - Süddeutschen Eisenbahn-Verband	Mark 1·12 1·19	Mark 1·08 1·01	Mark 0·04 0·18	Im Kartirungswege		
1803	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Vom 1. October 1893 hat die Schlussbemerkung auf Seite 6 der ab 1. August 1893 giltigen Nachträge I zu den Tarifheften 1 und 2 des Theil III vom 1. September 1890 für den Galizisch-Süddeutschen Eisenbahn-Verband unter II. Ziffer 2, Absatz 2 wie folgt zu lauten: „Auf die Beförderung von Moharsamen (Futterkrautsamen), Malz, sowie von Oelsaaten etc. finden dieselben keine Anwendung.“											
1804	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	K o h l e	Ossegg	Einhaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	Bilin Brnch Brüx A.T.E. Dux-Ladowitz Dux A.T.E. Dux-Liptitz Kosten Ossegg-Riesenberg Teplitz-Waldthor Triebschitz	kr. 7 5 7 7 7 5 5 7 7 11·8	kr. 4 2 4 3 3 1·5 2 4 2 7	kr. 3 3 3 4 4 3·5 3 3 5 4·8	Im Kartirungswege		Diese Sätze gelten nur für Kohle, welche als Heizkohle bei den Entwässerungsarbeiten der innundirten Schächte in Ossegg verwendet werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg.	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Ladung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1805	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Rohpetroleum, russischer Herkunft	Podwoloczyska (Bahnhof) transit	Beskid Landesgrenze (für Mező-Telegd)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	89 kr.	62 kr.	27 kr.	Im Kartirungswege			
1806	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Schienen und Eisenbahnoberbau-Kleinmateriale	Zeltweg	Inzersdorf (Industriegeleise)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	70 kr. ö. W.	28 kr. ö. W.	42 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zur Herstellung einer Drehscheibe im Werke der Wienerberger Ziegelfabriks- und Bau-Gesellschaft bestimmt sein, und mit Frachtbriefen, welche an diese Firma adressirt sind, aufgegeben werden
1807	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Erze aller Art	Bosna-Bród	Domhran	Zahlung der Fracht für das effective Gewicht, mindestens aber nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband		79·9 kr.		Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Vrdngs.-Blatt Nr. 59 ex 1893, sub Pos. 1149, für gleichnamige Transporte verlautbarte Frachtermässigung ausser Kraft gesetzt.
1808	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Ausstellungsgüter	Wien Oe.N.W.B.	Prag Oe.N.W.B.	Aufgabe in beliebigen Mengen, unter Anfrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	199 kr.	99·5 kr.	99·5 kr.	Im Kartirungswege		Die Frachtermässigung gilt nur für den Transport der Dr. Emil Holub'schen Ausstellungs-Objecte mit der Bestimmung für Prag loco
1809	**Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.**	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter (gewöhnliche)	Reichenberg	Bielitz, Krakau, Podgórze-Bonarka und Podgórze-Plaszów	Die im Theil II, Heft 6 des Ost-Nordweet-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, vom 1. Jänner 1893, sub Pos. 1 enthaltenen Frachtsätze für Eilgüter von Reichenberg nach Bielitz, Krakau, Podgórze-Bonarka und Podgórze-Plaszów, gelten unter Aufrechthaltung der gleichen Bedingungen auch in umgekehrter Richtung.								
1810	**Oe.N.W.B.**		**Ergänzung.** In der im Verordnungs-Blatt Nr. 99 vom 26. August 1893, sub Post-Nr. 1642, erschienenen Publication ist in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" nach dem Worte „Jena" noch „Kopenhagen" einzuschalten.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1811	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Eichhorn	Hohenau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	9·8 kr.	7·1 kr.	2·7 kr.	Im Kartirungswege		
			Rübenschnitte	Hohenau	Eichhorn									
1812	Südbahn-Gesellschaft		Locomotiven sammt Tendern, auf eigenen Rädern laufend, sowie auf diesen Fahrzeugen etwa verladene Ersatzstücke	Peri transit	Budapest S. B. mit der Bestimmung nach Serbien und nach der Türkei (Salonichi)	Die Locomotiven sammt Tendern müssen in italienischen Stationen westlich der Linie Padua—Bologna—Spezia mit directen, an einen Vermittler in Budapest S.B. adressirten Frachtbriefen im Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehre zur Aufgabe gelangen. Die Transporte, für welche die gegenwärtige Begünstigung in Anspruch genommen wird, müssen unter entsprechender Vorschreibung auf den Frachtbriefen zur Hälfte via Peri und zur Hälfte via Cormons instradirt werden. Die Locomotiven sammt Tendern dürfen nicht in Budapest S.B. bleiben, sondern müssen daselbst mit neuen Frachtbriefen nach Serbien und nach der Türkei (Salonichi), bezw. nach Rumänien reexpedirt werden; sie müssen überdies in italienischen Fabriken erzeugt und mit der Firmabezeichnung der betreffenden Fabrik versehen sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	in Francs pro Tonne = 1000 Kilogramm: 44·94	22·31	22·63	Im Kartirungswege gegen Caution*)		*) Als Garantie für die Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen haben Parteien, welche von dieser Begünstigung Gebrauch machen wollen, eine Caution von 10000 Francs bei der Hauptcassa der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien zu erlegen
				Cormons transit					36·04	17·85	18·19			
				Peri transit	mit der Bestimmung nach Rumänien				44·94	26·43	18·51			
				Cormons transit					36·04	21·97	14·07			
1813	Südbahn-Gesellschaft		Die Giltigkeitsdauer der im Verordnungs-Blatte Nr. 81 vom 15. Juli l. J., unter fortl. Nr. 1451, publicirten Begünstigung wird bis Ende October l. J. erstreckt.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1814	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Maner- und Dachziegel	Mühlbansen	Prag St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	11·3 kr.	9 kr.	2·3 kr.	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1815	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und Südbahn-Gesellschaft	Drainröhren	Frättingsdorf via Wien Donauquaibahnhof—Tulln—St. Pölten	Jenbach	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	95 kr.		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1816	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Seife, gemeine, verpackt	Jungbunzlau Oe.N.W.B.	Korneuburg (Donauumschlag)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1890	kr. 148	kr. 109	kr. 39	Im Kartirungswege		
				Jungbunzlau B.N.B. oder Oe.N.W.B.	Wien Donauquai-Bahnhof (Donauumschlag)				156	113	43			
1817	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Häckerling, Häcksel, Heu, Kaff, Klee, geschnitten u. getrocknet, Spreu und Stroh	Breitenaich	Wien K.E.B.	Frachtzahlung für mindestens 3000 kg pro verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende November 1893	Localtarif	kr. 71·2	kr. 58·6	kr. 12·6	Im Kartirungswege		
					Wien K.F.J.B.				76·2	62·6	13·6			
					Penzing				71·2	58·6	12·6			
					Nussdorf				74·2	60·6	13·6			
1818	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 102 vom 2. September 1893, unter fortlaufender Nr. 1669, publicirten Kartirungefrachtsätze für Bregenz transit und Lindau transit gelten unter den gleichen Bedingungen (siehe auch die im Verordnungs-Blatte Nr. 107 vom 16. September 1893, unter Post 1746, verlautbarte Ergänzung) mit Giltigkeit vom 5. October 1893 unter Zurechnung von 30 cts. pro 100 kg auch für den Verkehr nach **Romanshorn.**										

Berichtigung. **Südbahn-Gesellschaft.** Im Verordnunge-Blatte Nr. 111 vom 26. September 1893, sub Pos. 1779, soll ee in der Rubrik: „Bezeichnung der Documente etc." etatt „Original-Aufgabe-Recepisse" richtig „Duplicat-Frachtbriefe" heiesen.

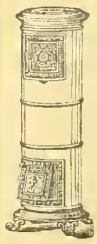
Tarifeur

mit **Prima-Referenzen, selbstständiger Calculant,** per **sofort** für ein grösseres internationales Speditions- und Elbeschiffahrts-Geschäft gesucht.
Offerte unter „P. H. 4410" an Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I. (373)

WILHELM NOWOTNY'S
Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei
Lieferant der k. k. Staatsbahnen
WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33
empfiehlt sich den (363)
P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN



H. HEIM, Döbling bei Wien.

Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (312)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.

Waggon-Oefen 566 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine „Helios".

Absolut rauchverzehrende „Calorifères".

Central-Heizungen aller Systeme.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

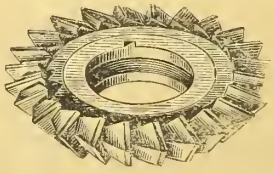
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Werkzeugfabrik BLAU & Co.

WIEN (375)



Hernals, Hauptstrasse Nr. 122

Telephon-Nummer 6137

liefert **sämmtliche Werkzeuge** für Maschinen-Fabriken, Reparatur-Werkstätten, Gas- und Wasserleitungs-Installationen.

Schnellbohrmaschinen.

Illustrirtes Preisbuch gratis u. franco.

Im **Druck und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien** ist erschienen:

Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen.

Heft 104.

Die Vorschriften

betreffend den

Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österr. Eisenbahnen.

Zusammengestellt von

Dr. Max Freiherrn von Buschman,

k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Preis 70 Kreuzer ö. W.

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—,	halbjährig fl. 6·—,	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—,	„ Mark 12·50,	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—,	„ Frcs. 16·50,	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 114. Wien, 3. October 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des k. k. Finanzministeriums. — Internationaler Congress der Strasseneisenbahn-Gesellschaften in Budapest. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 27. September 1893*), betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Leibwäsche im gebrauchten, ungereinigten Zustande, von getragenen Bekleidungsstücken mit Inbegriff von getragenem Schuhwerke, ferner von benütztem Bettzeuge, dann von Hadern und Lumpen aus Rumänien.

Wegen Gefahr der Einschleppung der Cholera wird im Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung die Einfuhr nachstehender Gegenstände aus Rumänien verboten:

1. Leibwäsche im gebrauchten, ungereinigten Zustande, getragene Bekleidungsstücke mit Inbegriff von getragenem Schuhwerke, ferner benütztes Bettzeug.

Soferne diese Gegenstände als Reisegepäck oder in Folge eines Aufenthaltswechsels als Uebersiedlungs-Effecten befördert werden, unterliegen sie der sanitätspolizeilichen Revision und der eventuellen sanitätspolizeilichen Behandlung beim Grenzübertritte, bezw. am Bestimmungsorte.

2. Hadern und Lumpen.

Vom Verbote sind ausgenommen:

a) Hadern, welche mittelst hydraulischer Kraft comprimirt, als Waaren für den Grosshandel in mit Eisenreifen geschlossenen Ballen zur Beförderung kommen, wenn sie mit Ursprungsmarken und Nummern versehen sind, welche behördlich anerkannt worden sind;

b) neue Abfälle, welche direct aus Spinnereien, Webereien, Schneidereien oder Bleichereien in den Verkehr kommen, Kunstwolle (shoddy) und neue Papierabfälle.

Die Durchfuhr der bezeichneten, von der Einfuhr ausgeschlossenen Gegenstände ist zulässig nur gegen Beibringung der amtlichen Bestätigung, dass die Ein- bezw. die Durchfuhr in den benachbarten Auslandsstaat, in welchen sie eintreten sollen, gestattet ist, und bei vollkommen isolirtem Transporte unter Raumverschluss, wodurch jede Manipulation während der Durchfuhr ausgeschlossen wird.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage, an welchem sie den betreffenden Zollämtern, bezw. See-Sanitätsbehörden, bekannt wird, in Kraft.

Taaffe m. p. **Bacquehem** m. p. **Steinbach** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Raspenau-Liebwerda nach Neustadtl.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma Ignaz Klinger in Neustadtl die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Raspenau-Liebwerda der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Neustadtl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 24. September 1893. Z. 47.183.

*) Enthalten in dem am 30. September 1893 ausgegebenen XLVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 147.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Lees-Veldes der k. k. Staatsbahnlinie Tarvis—Laibach nach Wocheiner-Feistritz.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Guts- und Fabriksbesitzer Alois Praschniker in Stein (Krain) mit dem Erlasse vom 10. März 1893, Z. 63.531 ex 1892 (Verordnungs-Blatt vom 28. März 1893, Nr. 36), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Lees-Veldes der k. k. Staatsbahnlinie Tarvis—Laibach über Auritz, Wocheiner-Vellach und Neuming nach Wocheiner-Feistritz auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 3. September 1893. Z. 45.976.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von einem geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Wels—Passau nächst Neumarkt nach Waizenkirchen.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Grafen Hans Taxis, Gutsbesitzer zu Inzing bei Waizenkirchen, im Vereine mit Josef C. Gsottbauer, mit dem Erlasse vom 31. August 1892, Z. 28.808 (Verordnungs-Blatt vom 15. September 1892, Nr. 105), ertheilte und mit dem Erlasse vom 28. Februar 1893, Z. 10.021 (Verordnungs-Blatt vom 23. März 1893, Nr. 34), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von einem geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Wels—Passau nächst Neumarkt nach Waizenkirchen auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 7. September 1893. Z. 46.608.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Der Beginn der einer Eisenbahnunternehmung eingeräumten Einkommensteuerbefreiung ist nur von dem Tage angefangen zu rechnen, von welchem die Einkommensteuerpflicht begonnen hätte, wenn die Einkommensteuerbefreiung nicht bewilligt worden wäre, d. i. — wenn nichts Anderes bestimmt worden ist — vom Tage der Betriebseröffnung.

Mit der Concessions-Urkunde vom 20. August 1869, R.-G.-Bl. Nr. 164, wurde der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft das Recht zum Baue und Betriebe einer von ihrer bestehenden Linie bei Neratovic ausgehenden Locomotiveisenbahn nach Prag verliehen.

In § 5 a der Concessions-Urkunde wurde für diese Linie die Befreiung von der Einkommensteuer auf die Dauer von 20 Jahren bewilligt, ohne dass der Zeitpunkt, mit welchem diese Befreiung zu beginnen hätte, näher bestimmt worden wäre.

Die Finanz-Landesdirection legte ihrer Entscheidung vom 1. März 1892, Z. 79.021, die Anschauung zu Grunde, dass die 20jährige Einkommensteuerfreiheit vom Tage der Verleihung des Privilegiums, d. i. vom Tage der Concessions-Urkunde, zu berechnen sei und somit am 19. August 1889 zu enden hatte.

Die Eisenbahnunternehmung stellte sich auf den Standpunkt, dass die bewilligte Steuerfreiheit vom Tage der Betriebseröffnung, d. i. vom 28. October 1872, zu berechnen sei und somit bis zum 28. October 1892 zu währen habe.

Der von der Eisenbahnunternehmung angerufene Verwaltungs-Gerichtshof hob die angefochtene Entscheidung der Finanz-Landesdirection nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aus folgenden Erwägungen auf:

Wenn die im § 5 a der Concessions-Urkunde bewilligte 20jährige Befreiung von der Einkommensteuer für diesen ganzen Zeitraum einen rechtlichen Inhalt haben soll, so kann der Beginn dieser Steuerbefreiung nur von dem Tage angefangen zu rechnen sein, von welchem die Einkommensteuerpflicht der Linie Neratovic—Prag begonnen hätte, wenn die Einkommensteuerbefreiung nicht bewilligt worden wäre.

Da es sich im gegebenen Falle um eine Einkommensteuer I. Classe handelt und diese nach §§ 4 I und 20 des Einkommensteuerpatentes vom 29. October 1849 von demselben Zeitpunkte, von welchem die Erwerbsteuer zu entrichten ist, vorzuschreiben kommt, handelt es sich zunächst um die Beantwortung der Frage, mit welchem Zeitpunkte die Eisenbahnlinie Neratovic—Prag nach den allgemeinen Erwerbsteuervorschriften erwerbsteuerpflichtig geworden ist. In dieser Beziehung bestimmt § 9 des Erwerbsteuerpatentes vom 31. December 1812, dass ohne den Erwerbsteuerschein Niemand eine der Erwerbsteuer unterliegende Beschäftigung in Ausübung bringen darf, und in den §§ 8, 9 des Cent.-Hofcam.-Decretes vom 14. Jänner 1813 sind Bestimmungen enthalten, welche klar zeigen, dass bei neu entstehenden Unternehmungen für den Beginn der Steuerpflicht der factische Antritt, die Ausübung oder die Anmeldung des Geschäftes massgebend sind. Die mit der Concessions-Urkunde bewilligte Unternehmung der Linie Neratovic—Prag ist sonach an sich mit demjenigen Tage in die Erwerbsteuerpflicht getreten, an welchem die thatsächliche Ausübung des Geschäftes begonnen hat.

Dass aber bei einer Bahn die thatsächliche Ausübung mit der Eröffnung des Betriebes der Linie zusammenfällt, unterliegt keinem Zweifel. Hienach würde die Linie Neratovic—Prag, wenn ihr nicht mit der citirten Concessions-Urkunde die zwanzigjährige Befreiung von der Einkommensteuer bewilligt worden wäre, von dem Tage der Betriebseröffnung einkommensteuerpflichtig geworden sein, woraus sich ergibt, dass die Dauer der bewilligten Einkommensteuerbefreiung nicht vom Tage der Concessions-Urkunde, sondern vom Tage der Betriebseröffnung der Linie Neratovic—Prag zu berechnen war. Eine Abweichung von dem entwickelten gesetzlichen Grundsatze muss, wenn sie gelten soll, auch in der Concessions-Urkunde zum klaren Ausdrucke gelangen.

[Erkenntniss vom 2. November 1892, Z. 3159; cf. Sammlung Budwiński, Band XVI, pag. 835.]

Aus den Entscheidungen des k. k. Finanzministeriums.

Legitimationskarten für Handlungsreisende, ausgestellt zur Erlangung von Tarifermässigungen für mitgeführte Musterkoffer, sind stempelpflichtig.

Das k. k. Finanzministerium hat über eine diesbezügliche Anfrage der Handels- und Gewerbekammer in Wien entschieden, dass die Seitens der Handels- und Gewerbekammer zur Ausstellung gelangenden Legitimationskarten an Handlungsreisende behufs Erlangung der auf den Eisenbahnen im Geltungsbereiche des Zonentarifes für die von ihnen mitgeführten Musterkoffer gewährten Tarifermässigung, als Zeugnisse nach Tarifpost 116, lit. a, b. b., des Gebührengesetzes vom 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, der Stempelgebühr von 50 kr. unterliegen.

Zu dieser Entscheidung wurde das Finanzministerium durch die Erwägung geleitet, dass die in Rede stehenden Legitimationskarten die Bestätigung der Thatsache, bezw. der persönlichen Eigenschaft, dass der Inhaber der Karte Reisender einer Firma ist, d. i. enthalten, und zu dem Zwecke ausgestellt werden, um dem Inhaber ein Beweismittel oder einen Ausweis zu gewähren.

Hiernach stellt diese Legitimationskarte ein Zeugniss im Sinne des § 1, a. c., und Tarifpost 116 des Gebührengesetzes dar, und erscheint die Gebührenpflicht derselben nach Tarifpost 7, i), im Zusammenhange mit Tarifpost 116 Geb.-Ges., gegeben, indem nach Tarifpost 7 i) nur jene ämtlichen Ausfertigungen keinen Gegenstand der Abgabe bilden, welche weder eine Rechtsurkunde noch ein Zeugniss sind.

Die Anmerkung 1 zur Tarifpost 116 kann für die Gebührenfreiheit dieser Legitimationskarten nicht in dem Sinne ins Feld geführt werden, als ob es sich hier um eine Verfügung der Handels- und Gewerbekammern, um die kraft der Amtsgewalt dieser Behörde angesucht wurde, handle, denn das Begehren um die Ausstellung solcher Legitimationskarten ist blos auf die Bestätigung thatsächlicher Umstände, bezw. persönlicher Eigenschaften gerichtet.

Da diese Legitimationskarten von den Handels- und Gewerbekammern ausgestellt werden, unterliegen sie nach Tarifpost 116, lit. a b. b. des Gebührengesetzes der fixen Stempelgebühr von 50 kr.

Internationaler Congress der Strasseneisenbahn-Gesellschaften in Budapest.

(Fortsetzung. Vergl. Nr. 113.)

Nach Absolvirung und Annahme des Ziffer'schen Antrages folgte sodann die Berathung über den zweiten Programmpunkt, der folgendermassen lautet:

Welches sind die Bedingungen, welche Seitens der Hauptbahnen den Strassenbahnen bei Ausführung und Betrieb der Geleisekreuzungen auferlegt werden?

Als Referent fungirte hiebei der Director der „Società dei Tramways a vapori nella Provincia di Torino", Herr Amoretti.

Der Referent beleuchtete in seinem französischen Vortrage in erschöpfender Weise die technische Seite der Frage und besprach in durchaus fachlicher Weise die verschiedenen im Gebrauche befindlichen Kreuzungssysteme. Längere Zeit verweilte er auch bei der Frage, welche Vorsichtsmassregeln bei derartigen Kreuzungen erforderlich und wies auf die durchaus ungleiche Praxis in dieser Beziehung hin. Die Strassenbahnen seien hiebei fast vollständig dem guten oder bösen Willen der interessirten grossen Eisenbahn-Gesellschaft ausgeliefert. Während einzelne Bahnen die Einrichtung eines kostspieligen Signal- und Wärterdienstes fordern, werden von anderen Gesellschaften keinerlei Signalvorrichtungen verlangt. Dass diese letztere Praxis nicht blos bei Pferde-, sondern auch bei Dampfstrassenbahnen völlig gefahrlos sei, beweist am besten die Tramwaylinie Turin—Vinovo, welche 2 km von dem Turiner Hauptbahnhofe die Geleise der Linien Turin—Mailand, Turin—Modane u. s. w., ehe sich dieselben von einander abzweigen, kreuzt. Auf der Hauptbahn cursiren täglich 70 Züge und der Trambahnverkehr beträgt an Sonn- und Feiertagen 24 Züge. Zehn Jahre lang hat kein Signal an dieser Kreuzung gestanden und nie hat sich die Abwesenheit eines solchen als nachtheilig erwiesen. Die einzige Vorsichtsmassregel, die gebraucht wurde, bestand darin, dass die Barrièren immer geschlossen gehalten und nur beim Herannahen des Tramwayzuges geöffnet wurden.

Redner remonstrirt sodann gegen die in vielen Fällen übermässigen Lasten, welche die Hauptbahnen den sie kreuzenden Nebenbahnen auferlegen, und dagegen, dass — wie gebräuchlich — die Verantwortlichkeit für etwaige Verschulden die Nebenbahn belastet, während der Manipulationsdienst daselbst vom Personale der Hauptbahn versehen wird; es müsste zumindest gefordert werden, dass, wenn irgend ein Verschulden erwiesenermassen die Bediensteten der Hauptbahn belastet, hiefür auch der Hauptbahn die Haftpflicht zukommen solle.

Ueber die soeben aufgeworfenen mancherlei Fragen entspann sich eine lebhafte Debatte, welche Präsident v. Jellinek dahin resumirte, dass die Versammlung wohl anerkenne, dass der Referent eine grosse Reihe hochinteressanter Belege und Daten zur Lösung dieser Frage vorgebracht habe, doch halte sie eine Beschlussfassung in dieser Angelegenheit noch für verfrüht und solle diese Frage nochmals auf das Berathungsprogramm des nächstjährigen Congresses gesetzt werden.

Nach erfolgter Annahme des Antrages des Vorsitzenden erklärte dieser die für den ersten Congresstag programmmässig durchgeführte Berathung für geschlossen, worauf Regierungsrath Köhler (Berlin) dem Danke der Versammlung Ausdruck gab.

Zweiter Berathungstag.

Als erster Gegenstand der Berathung der zweiten Sitzung, in welcher diesmal Graf Stefan Szapáry den Vorsitz führte, stand die vom Director Géron (Cöln) zum Vortrage gebrachte Frage:

Welche Ausdehnung muss der Einrichtung der Reparatur-Werkstätten bei den Strassen- und Nebenbahnen gegeben werden?

Referent weist darauf hin, dass über diese Frage unter den Fachgenossen sehr auseinandergehende Ansichten herrschen. Diese Betriebsabtheilung geniesst bei den verschiedenen Bahnen die verschiedenartigste Behandlung. Im Allgemeinen kann gesagt werden, dass für Kleinbahnen mit animalischem Betrieb, die keiner grossen Entwicklung entgegensehen, eine Werkstätte mit Handbetrieb für kleine Reparaturen genügt. Für mittelgrosse Unternehmungen ist aber schon eine Werkstätte mit

Motorenbetrieb vortheilhafter, während grosse, capitalskräftige Unternehmungen einer grossen vollständig ausgerüsteten Werkstätte bedürfen. Für mechanische Betriebe jedoch ist — selbst wenn die Unternehmungen kleiner sind — eine wohl ausgerüstete Werkstätte entschieden Bedürfniss. Hinsichtlich der Raumausdehnung soll bei animalischem Betriebe die Werkstätte Raum bieten zur Ausbesserung von 10—15 pCt. des rollenden Materials, während bei Kleinbahnen mit mechanischer Betriebskraft 5 pCt. mehr gerechnet werden sollen. Redner verweist sodann auf die grosse Berliner Pferdebahn, welche in Folge Erweiterung und Vervollkommnung der Werkstätten im Jahre 1892 um 57.600 Mk. weniger für Unterhaltung der Wagen ausgab, als im Jahre 1891. Redner bemerkt schliesslich, dass sich bei den Kleinbahnen jetzt in lobenswerther Weise das Bestreben bemerkbar macht, hinsichtlich der Werkstätten die bisherigen Versäumnisse nachzuholen, und dass voraussichtlich die bahnbrechende Elektricität diesem Bestreben in der nächsten Zeit einen noch stärkeren Impuls geben wird.

Die Versammlung schloss sich mit dem Ausdrucke lebhafter Anerkennung für den ebenso gründlichen als belehrenden Bericht ohne Debatte den Bemerkungen des Referenten vollinhaltlich an, und ging zur zweiten Frage der Tagesordnung über. Dieselbe lautet: Geben Sie die Vor- und Nachtheile der verschiedenen Federarten an, Gummifedern, Blattfedern und Spiralfedern, sowie der Combinationen dieser Federn und anderer Federconstructionen.

Referent Director Thomas (Rheims) verglich in eingehender Weise die verschiedenen Federarten, erörterte deren Vor- und Nachtheile, und empfahl schliesslich, die Dimensionen der Federungen der Grösse der zu bewältigenden Last anzupassen.

Nach einer kurzen Discussion schloss sich die Versammlung den Meinungen des Referenten an.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Schleppgeleise in das Kohlenmagazin der Miröschauer Kohlengewerkschaft: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Přibram hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung eines in das Kohlenmagazin der Miröschauer Kohlengewerkschaft führenden Schleppgeleises für den 3. October anberaumt. [G.-I.-Z. 18.666.]

— (Linie Zwardoń—Neu-Sandec: Uferschutzbau am Skawaflusse nächst km 76·6/9: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begebung bezüglich des Projectes für die Herstellung eines Uferschutzbaues am Skawaflusse nächst km 76·6/9 der Linie Zwardoń—Neu-Sandec für den 5. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann in Myślenice, Carl Fetter, betraut. [G.-I.-Z. 18.819.]

Localbahn von der Station Welchau-Wickwitz der Buschtěhrader Eisenbahn nach Giesshübl-Puchstein. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung in Betreff des Projectes der Firma Heinrich Mattoni in Giesshübl für eine normalspurige Localbahn von der Station Welchau-Wickwitz der Buschtěhrader Eisenbahn nach Giesshübl-Puchstein für den 6. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirks-Commissär Carl Pezellen betraut. [G.-I.-Z. 18.255.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung einer Arbeiterkaserne in Prag.) In der Station Prag wird eine Kohlenarbeiterkaserne und ein Kohlenabfass-Locale an das Gebäude der Heizhauskanzlei angebaut. [15. September, Z. 48.800.]

— (Unterfahrung der Geleise in km 537·8/9 durch eine Wasserleitung.) Die Unterfahrung der Geleise in km 537·8/9 mit dem Rohrstrange der Wasserleitung für die Gemeinde Seldnitz im Bereiche der Station Bodenbach wurde genehmigt. [11. September, Z. 44.914.]

— (Verlegung einer Wegübersetzung.) Aus Anlass der Herstellung einer kürzeren Strassenverbindung zwischen dem Orte Schleimbach und der gleichnamigen Station wird die in km 33·647 der Strecke Wien—Brünn derzeit bestehende Wegübersetzung nach km 33·848 verlegt. [11. September, Z. 45.640.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Herstellungen zur Behebung von Wasserschäden in der Gemeinde Popowitz.) In der Gemeinde Popowitz werden zur Behebung von Wasserschäden folgende Herstellungen ausgeführt:

1. die Hebung der Nivellette des Bahnkörpers von km 105·2286 bis km 105·4905;
2. die Regulirung des linksseitigen Materialgrabens von km 104·5 bis km 105·354 mit partieweiser Bachregulirung und Abpflasterung des Bahndammes und des Olšavecdammes, und
3. die Abdämmung des Bahndurchlasses in km 104·810.

[11. September, Z. 32.202.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herstellung einer neuen Telephonlinie in der Station Oswięcim.) Die am Bahnhofe in Oswięcim bestehende Telephonanlage wurde nunmehr durch die Errichtung einer neuen Telephonlinie zwischen der Verkehrskanzlei auf dem Staatsbahnhofe und der Dienstbütte auf dem Bahnhofende gegen Dwory ergänzt. Die Herstellung dieser Telephonverbindung fand im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction für Galizien statt, welche Behörde auch die Ausführung der erforderlichen Luftleitung übernommen hat. Die k. k. General-Inspection nahm den diesbezüglichen Bericht der Bahnverwaltung zur Kenntniss und genehmigte zugleich den für die Benützung der besagten Telephonlinie hinausgegebenen Anhang zur Special-Instruction über die zu Zwecken des Stationsdienstes in Oswięcim errichteten Telephon-Correspondenzlinien. [24. September, G.-I.-Z. 17.355.]

Stauding-Stramberger Localbahn. (Beförderung explosiver Gegenstände.) Die regelmässige Beförderung explosiver Gegenstände auf der Stauding-Stramberger Localbahn erfolgt ab 1. October in nachstehender Weise: Explosive Güter, welche aus der Richtung von Wien am Dienstag, und solche, welche aus der Richtung von Krakau am Montag in der Station Stauding für Stationen der genannten Localbahn eintreffen, werden an jedem Dienstage mit dem Güterzuge Nr. 25 um 3 Uhr 25 Min. Nachm. ohne Umladung nach der Bestimmungsstation weiterbefördert. Jene explosiven Güter, welche in den Stationen der Stauding-Stramberger Localbahn zur Aufgabe gelangen, werden an jedem Mittwoch mit dem um 1 Uhr Nachm. von Stramberg abgehenden Güterzuge Nr. 24 nach der Station Stauding transportirt und von dort in der Richtung nach Wien an demselben Tage, und in der Richtung nach Krakau an jedem Donnerstag weiterbefördert. [Z. 48.054.]

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Ausnahmsweise Beförderung von Personen mit Güterzügen.) Die Verwaltung obiger Eisenbahnen hat von der ihr im Jahre 1888 von der k. k. General-Inspection im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilten Bewilligung, ausnahms- und versuchsweise mit gewöhnlichen Güterzügen Personen befördern zu dürfen, wenn dies bei Ausflügen von Corporationen, Vereinen u. s. w. in Folge Mangels eines geeigneten Zuges, welcher fahrplanmässig den Personenverkehr vermittelt, nöthig werden sollte, in letzterer Zeit in nachstehenden Fällen Gebrauch gemacht:

1. Den Passagieren des Personenzuges Nr. 212 am 15. Juli wurde wegen Versäumniss des Anschlusses an den Personenzug Nr. 504 in Parschnitz die Beförderung mit Güterzug Nr. 586 in der Strecke Parschnitz—Trautenau,

2. Dem Deutschen Turnverein in Königinhof die Beförderung mit Güterzug Nr. 350 am 20. August in der Strecke Königinhof—Josefstadt-Jaroměř,
3. Den Theilnehmern an einem Festabende des Verschönerungs-Vereines in Langenzersdorf die Beförderung am 27. August in der Strecke Langenzersdorf—Korneuburg mit dem Güterzuge Nr. 103 und in der Strecke Korneuburg—Wien mit Güterzuge Nr. 104,
4. Den Theilnehmern an einem Festcommers des Turnvereines in Korneuburg die Beförderung mit Güterzug Nr. 104 am 28. August in der Strecke Korneuburg—Wien

bewilligt. [G.-I.-Z. 17.526.]

Mährisch - schlesische Centralbahn. (Winterfahrordnung.) Der auf den Linien der Mährisch-schlesischen Centralbahn gegenwärtig in Wirksamkeit stehende Fahrplan der täglich verkehrenden Züge mit Personenbeförderung bleibt auch in der kommenden Winterperiode ab 1. October 1893 in Giltigkeit und werden während des Winters nur die im Sommer zwischen Olmütz—Domstadtl und Jägerndorf—Freudenthal verkehrenden Sonn- und Feiertagszüge aufgelassen. [Z. 50.649.]

Südbahn - Gesellschaft. (Herstellung einer Telephonlinie in der Station Ala.) Die Südbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Innsbruck zwischen der Platzinspection der Station Ala und der am dortigen Bahnhofe befindlichen Signalhütte Nr. 268/d eine telephonische Verbindung herstellen lassen, bei deren Benützung die vom k. k. Handelsministerium genehmigten allgemeinen Bestimmungen über den Gebrauch von Telephonanlagen für den Eisenbahnbetrieb Anwendung finden. [G.-I.-Z. 16.007.]

Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Anschaffung eines Theertransportwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Vorlage gebrachten Constructionspläne für einen Reservoirwagen mit Bremse zu Theertransporten, welcher Wagen bei der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik erbaut werden soll, genehmigt. [Z. 46.338.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Beförderung ungesalzener frischer Häute in Einzelsendungen auf den Eisenbahnen.) Auf Grund einer dem Reichs-Eisenbahnamt vom Bundesrathe ertheilten Ermächtigung wird gestattet, dass in Abweichung von den Festsetzungen unter XXXII, Ziffer 3, der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands ungesalzene frische Häute bei Aufgabe in Einzelsendungen im bevorstehenden Winter während der Monate November, December, Jänner und Februar versuchsweise unter folgenden Bedingungen zur Beförderung zugelassen werden:

„Einzelsendungen ungesalzener frischer Häute müssen in gut verschlossene, nicht schadhafte Säcke aus dichtem starkem Gewebe verpackt und diese derart mit Carbolsäure angefeuchtet sein, dass der üble Geruch des Inhaltes nicht wahrnehmbar wird."

Die Bestimmungen unter XXXII, Ziffer 3, letzter Absatz, Ziffer 6, 7 und 8, der Anlage B zur Verkehrsordnung finden auf ungesalzene frische Häute in Einzelsendungen auch bei Beachtung obiger Verpackungsvorschriften nach wie vor Anwendung.

Russland. (Annahme von Frachtbriefen mit ungenauen oder unvollständigen Adressangaben.) Die russischen Anschlussbahnen haben, wie schon in Nr. 75, Seite 1217, hervorgehoben wurde, auf den unter der Adresse des internationalen Frachtbrief-Formulares in Klammern befindlichen Vermerk: „Name und Adresse des Empfängers (Stadt, Station, Strasse und Hausnummer, Land)", sich stützend, eine Zeit lang die Uebernahme von Gütern verweigert,. deren Frachtbriefe in der Adresse nicht die genaue Angabe der Strasse und Hausnummer des Empfängers enthielten. Die betreffenden Güter sind in Folge dessen auf den Uebergangsstationen so lange zurückbehalten worden, bis die verlangte Vervollständigung der Frachtbriefadresse erfolgt war. Dieses Verfahren ist durch nachstehenden Erlass des russischen Eisenbahn-Departements als unzulässig erklärt worden: „Nach einer Mittheilung des Directors der Warschau-Wiener Bahn übernehmen die derselben benachbarten russischen Bahnen von ihr Güter zur Beförderung im directen internationalen Verkehr mit Frachtbriefen, in denen nicht die genaue Adresse des Empfängers, und zwar Strasse und Hausnummer, angegeben ist, nur unter der Bedingung, dass die übernehmende Bahn sich schriftlich verpflichtet, die Verantwortwortung für alle Folgen zu übernehmen, welche durch die Unvollständigkeit der Adresse entstehen könnten. Mit Rücksicht hierauf hält das Eisenbahn-Departement es für notbwendig, zu erklären, dass nach dem Wortlaute des Punktes c. des Art. 6 der internationalen Convention und nach dem Formulare des internationalen Frachtbriefes allerdings die genaue Adresse (Stadt, Station, Strasse und Hausnummer, Land) des Empfängers gefordert wird, dass aber andererseits auf Grund des Art. 7 der genannten Convention der Versender für die Richtigkeit der im Frachtbriefe enthaltenen Angaben verantwortlich ist und für alle Folgen haftet, welche möglicherweise durch unrichtige, ungenaue, bezw. unvollständige Angaben entstehen könnten. Deshalb dürfen die Eisenbahnen nicht die Annahme von Gütern verweigern, welche mit internationalen Frachtbriefen befördert werden, in denen die Adresse des Empfängers (Domicil, Wohnort) nicht genau angegeben ist, und ferner dürfen sich die Bahnen auf keinen Fall durch irgend welche Unterschriften verpflichten, die Verantwortlichkeit für die Folgen zu tragen, welche aus der Unvollständigkeit der Adresse entstehen könnten.

[„Zeitung d. Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" Nr. 65.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 2. bis zum 8. October.)

Adriatischer Dienst.

3. October,	11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Snssanich, nach Venedig.
4. „	um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Bnrgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Cnrzola, Gravosa nnd Castelnnovo; Anschlnss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malineca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Valcassione nnd Porto Manzo.
5. „	um 7 Uhr Frnh: Dampfer „Tibisco", Capitän A. Bilaffer, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührung von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino nnd Gelsa.
„	um 7½ Uhr Frnh: Dampfer „Trieste", Capitän A. Trohitz, nach Venedig.
6. „	nm 7 Uhr Frnh: Dampfer „Thetis", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien his Cattaro, mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lnseinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano nnd Perzagno.
7. „	nm 7½ Uhr Frnh: Dampfer „Trieste", Capitän A. Trohitz, nach Venedig.
„	nm 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Snssanich, nach Venedig.
9. „	nm 7 Uhr Frnh: Dampfer „Meesina", Capitän C. Zalampich, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opne nnd Pncischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

3. October,	um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Tehe", Capitän A. Martinolich, nach Smyrna, mit Berührung von Corfn, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Vathy, Khios und Cesmè.
4. „	um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Helios", Capitän E. Ratzman, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Finme, Corfn, Patras, Catacolo, Calamata, Pirāns, Volo, Salonich, Cavalla nnd Dardanellen. Ferner nach Varna, Bnrgas, Sulinà, Galatz, Braila, Costanza (Knstendje) nnd Odessa. Es werden ausserdem auch Sendnngen nach Tnltscha Ismail und Reni im Verbandverkehre via Galatz aufgenommen.
6. „	zn Mittag: Dampfer „Vorwärts", Capitän G. Mettel, nach Alexandrien, mit Berührnng von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Alexandrette, Mersina, Rhodne nnd Gallipoli. Ferner nach Lattakia nnd Tripoli, mit Ueberschiffnng anf fremde Dampfer in Alexandrien.
7. „	nm 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Amphitrite", Capitän B. Vidos, nach Constantinopel mit Berührung von Dardanellen. Ueberschiffung in Constantinopel nach Costanza, Odessa, Sulinà, Galatz, Braila, Ineboli, Samsnn, Kerasund nnd Trapezunt. Ferner nach Tultecha, Ismail nnd Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. October,	zu Mittag: Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührnng von Brindisi, Port Said, Suez nnd Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
21. „	nm 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Gisela", Capitän F. Cossovich, nach Indien, China nnd Japan, mit Berührnng von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai nnd Kobe.
„	nach Madras und Calcntta, mit Ueberschiffnng anf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg nnd Schweiz. Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.

Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft. Gegründet im Jahre 1852.

Th. Bindtner, k. und k. Hof-Spediteur, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.

Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft. Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.

Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.

Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.

Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.

Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.

Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.

Hanptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 7.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Theaterplatz 16.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe. VOITERSREUTH.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. ILMENAU in Thüringen. SAALFELD a/S. in Thüringen. MÜHLHAUSEN in Thüringen. SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenbnrg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Speditenre der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bnreau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spedition, Commission nnd Incasso.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagernng von Gütern aller Art. Petrolenm-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).

Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.

Sammelladungen nach Nord- und Südrnssland.

Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.

Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte. Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn. Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest. Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen. Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig. Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft. Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen. Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten Patent-Möbelwagen. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmnng

BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.

Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.

WIEN, I., Opernring 6.

Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.

Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Agentur der Ostpreussischen Südbahn.

Generalvertretnng für Galizien und die Bnkowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

General-Agentur der Ungarischen Haudels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Saloniqne, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich. Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume. General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. nngar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.

General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).

Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition und Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.

Feste Uebernahmssätze im Verkehre von nnd nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.

SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.

Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export. Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zn fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft **Aussig und Bodenbach.** Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube. Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung. Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft, Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn. Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,

Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Lndwig-Bahn.

Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.

Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen. Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.

Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtnngen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Zonenzeiger für die Station Častolowitz und Aenderung des Kilometerzeigers.

Vom Eröffnungstage der Localbahn Častolowitz-Reichenau-Sollnitz hat für die Station Častolowitz nachstehender Zonenzeiger Giltigkeit:

Von und nach	Zone
Wien	15
Jedlesee	15
Jedlesee transit	15
Strebersdorf	15
Langenzersdorf	15
Bisamberg	15
Korneuburg	15
Spillern	15
Stockerau	15
Sierndorf	15
Höbersdorf	15
Schönborn-Mallebern	15
Göllersdorf	15
Breitenweida	15
Oberhollabrunn	15
Hetzmannsdorf-Wullersdrf.	15
Guntersdorf	15
Zellerndorf	14
Platt	14
Röschitz	14
Pulkau	15
Raffing	15
Missingdorf	15
Sigmundsherberg-Horn	15
Retz	14
Unter-Retzbach	14
Schattau	14
Znaim	14
Wolframnitzkirchen	14
Schönwald-Frain	13
Gröschlmauth	13
Mährisch-Budwitz	13
Jarmeritz	13
Kojetitz	13
Startsch-Trebitsch	13
Okříško	12
Branzaus	12
Wiese	12
Iglau	11
Polna-Stecken	11
Přibislau-Schlappenz	10
Deutschbrod	10
Okrouhlitz	10
Swětla	10
Leschtina	10
Wlkanetsch	10
Goltsch-Jenikau	9
Časlau	9
Cirkwitz	9
Sedletz-Kuttenberg	8
Kolin	8
Gross-Wossek	8
Libitz	8
Poděbrad	8
Nimburg	8
Wlkawa	9
Luschtenitz	9
Dobrowitz	9
Jungbunzlau	9
Libnowes	7
Žiželitz	6
Chlumetz	6
Neuhidschow	7
Smidar	7
Wohnistan	7
Obora	8
Wostroměř	8
Sobšitz	8
Kovač	8
Butowes-Tuř	8
Witinowes	8
Jitschin	9
Lhota-Šárowa	8
Bělohrad	8
Neupaka	8
Altpaka	8
Kruh	9
Starkenbach	9
Pelsdorf	9
Hohenelbe	9
Arnau	9
Kottwitz	9
Pilnikau	9
Trautenau	8
Ober-Altstadt	9
Trübenwasser	9
Junghuch	9
Freiheit-Johannisbad	9
Parschnitz	8
Rosochatetz	10
Chotěboř	9
Zdiretz-Kreuzberg	9
Hlinsko	9
Skutsch	8
Chrast	7
Slatinan	7
Chrudim	6
Medleschitz	6
Jesnitschan	6
Rossitz	5
Kostomlat	9
Lissa	9
Altbunzlau	9
Dřis	10
Wschetat-Přivor	10
Melnik	10
Liboch	10
Wegstädtl	11
Gastorf	11
Polepp	11
Krscheschitz	12
Leitmeritz	12
Leitmeritz Stadt	12
Čalositz-Černosek	12
Lihochowan	12
Sebusein	12
Sebusein (H.)	12
Birnai	12
Schreckenstein	13
Aussig	13
Schwaden	13
Waltirsche	13
Gross-Priesen	13
Klein-Priesen	13
Pschira	13
Tichlowitz	13
Jakuben	13
Neschwitz	13
Krischwitz	13
Altstadt bei Tetschen	13
Tetschen	13
Čelakowitz	9
Mstětitz	10
Chwala-Počernitz	10
Wysočan	10
Lieben	10
Prag	10
Dobřenitz-Sirowatka	5
Königgrätz	3
Schles. Vorstadt	3
Hohenbruck	2
Tinischt	1
Castalowitz	—
Adlerkosteletz	1
Doudleb	1
Pottenstein	2
Bohousow	2
Senftenberg	3
Geiersberg	4
Liebenthal	4
Friedrichswald	4
Wildenschwert	5
Wetzdorf-Rothwasser	4
Gabel	5
Wichstadtl-Lichtenau	6
Mittelwalde	6
Pardubitz	6
Rossitz	5
Steblowa	5
Opatowitz	4
Königgrätz	3
Předmeritz	4
Smiřitz	5
Černozitz	5
Josefstadt-Jaroměř	5
Jessenitz	6
Böhm.-Skalitz	6
Starkotsch	7
Rothkosteletz	7
Schwadowitz-Eipel	8
Parschnitz	8
Bernsdorf	9
Königshan	9
Liebau	9
Kukus	6
Schurz	6
Königinhof	6
Třemeschna	7
Mastig	7
Gross-Borowitz	8
Falgendorf	8
Altpaka	8
Liebstadtl	9
Semil	9
Eisenbrod	9
Engenthal	9
Nawarow	10
Plaw	10
Swarow	10
Tannwald	10
Kleinskal	9
Turnau	10
Sichrow	10
Liebenau	10
Reichenau in Böhmen	11
Radl	11
Langenbruch	11
Heinersdorf	11
Reichenberg	11
Habendorf	11
Einsiedl	12
Hemmrich	12
Raspenau-Liebwerda	12
Friedland in Böhmen	12
Weigsdorf	13
Tschernhausen	13
Seidenberg	13

Im gesellschaftlichen Local-Personentarife ändern sich auf Seite 76 und 77 die bei Častolowitz angeführten Kilometer wie folgt: Zwischen Častolowitz und

Schlesische Vorstadt	von	24	auf 25 km
Hohenbruck	„	16	„ 17 „
Adlerkosteletz	„	5	„ 4 „
Doudleb	„	8	„ 7 „
Liebenthal	„	37	„ 36 „
Friedrichswald	„	40	„ 39 „
Wildenschwert	„	47	„ 46 „
Mittelwalde	„	63	„ 62 „

Wien, am 15. September 1893. [820]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Eröffnung der Haltestelle „Praskaška“ für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 10. October 1893 wird die zwischen den Stationen Königgrätz und Dobřenitz-Syrowatka gelegene Haltestelle „Praskaška“ für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 30. September 1893. [821]

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Herabsetzung der Ladefristen.

Mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 26. September 1893, Z. 19.125/III, wird die tarifmässige Auf- und Abladefrist für Güter in ganzen Wagenladungen vom 1. October 1893 an bis auf Widerruf von 12 auf 8 Tagesstunden herabgesetzt.

Wien, am 28. September 1893. [822]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II zum Tarif, Theil III, Heft 1.

Am 1. November 1893 tritt der Nachtrag II zu dem ab 1. Mai 1892 giltigen Tarife Theil III, Heft 1, für den directen Transport von Gütern des Specialtarifes 1 in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält Einführung geänderter Frachtsätze und Einbeziehung von directen Frachtsätzen, ferner Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen und Berichtigungen.

Exemplare können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 kr. bezogen werden.

Wien, den 28. September 1893. [823]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Begünstigung für Materialsendungen zum Hafenbau in Dresden.) Die nach den Bekanntmachungen vom 25. April, 4. und 18. Mai, 8. Juli und 17. August 1893 im Rückvergütungswege bewilligten Frachtsätze für die Beförderung von Granitsteinen zum Hafenbau in Dresden-Friedrichstadt kommen vom 20. September an im Kartirungswege zur Anwendung, da die an die Gewährung der ermässigten Frachtsätze geknüpfte Bedingung einer Mindestmenge von 5,000.000 kg bereits erfüllt ist. Diese Frachtsätze gelten nach wie vor nur für die zur Erbauung des neuen Hafens bestimmten Granitstein-Sendungen.

Badisch - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. (Nachtrag III.) Mit Giltigkeit vom 1. October 1893 gelangt der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes.

Niederländisch - Deutscher Verbands - Gütertarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893. (Aenderung von Verbandsbestimmungen.) Die Verbandsbestimmung zu Ziffer XX und XXI der Anlage 1 zum vorbezeichneten Theil I (Seite 51 und 52) ist zu streichen, da rohes Petroleum im Verkehre mit den Niederlanden nunmehr bedingungsweise zur Beförderung zugelassen wird.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen beabsichtigt, die Lieferung und Aufstellung der mechanischen Einrichtungen für die drei Wasserstationen Sittich, Treffen und Rudolfswerth der Strecke Grosslupp—Rudolfswerth—Straža der auf Rechnung der Actiengesellschaft „Unterkrainer Bahnen“ auszuführenden, gleichnamigen Eisenbahnlinien, im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung und Aufstellung hat auf Grund der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, Bedarfsausweis, Lieferbedingnisse und der Normal- und Specialzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen, welche nebst den Bestimmungen für die Offertabgabe bei der Fachabtheilung 2 der k. k. General-Direction (Wien, Westbahnhof) eingesehen und gegen Vergütung der Kosten auch behoben werden können.

Die auf diese Lieferung Bezug habenden Offerte sind ungestempelt unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift: „Offerte für die Lieferung von Wasserstations-Einrichtungen der Unterkrainer Bahnen“ bis zum 24. October 1893, Mittags 12 Uhr, im Einreichungs-Protokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzureichen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Fachabtheilung 2 (am Westbahnhofe statt, und steht es dem Offerenten frei, derselben anzuwohnen.

Wien, im September 1893.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**
B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**
Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner
k. k. priv. Cementfabrik (378)
Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Im Druck und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien ist erschienen:

Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen.

Heft 104.

Die Vorschriften

betreffend den

Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österr. Eisenbahnen.

Zusammengestellt von

Dr. Max Freiherrn von Buschman,

k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Preis 70 Kreuzer ö. W.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1819	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate	den in den Tarif, Theil III, Heft 2, vom 15. April 1891 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband einbezogenen ungarischen Stationen	Stationen der Französischen Osthahn	Die Abfertigung der Sendungen muss auf Grund des Tarifes, Theil III, Heft 2, vom 15. April 1891 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband erfolgen, insoferne die französische Bestimmungsstation in diesen Tarif aufgenommen ist	Vom 1. November 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Tarif Theil III, Heft 2, vom 15. April 1891 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband nebst Nachtrag I, bezw. einschlägige Local- oder Verbandstarife im Verkehre mit jenen französischen Stationen, welche in diesen Verbandstarif nicht aufgenommen sind	Besteht keiner	Die auf Grund der ermässigten Ausnahmetarife der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen, sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen nachweisbar erreichbaren niedrigsten Umkartirungsfrachten, gekürzt um 40 Cts. pro Tonne *)		Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bis längstens 31. März 1895 bei der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen einzureichen sind	*) Die gleiche Frachtberechnung tritt auch bezüglich jener Sendungen ein, welche auf Grund der Bestimmungen des nebengenannten Tarifes des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes reexpedirt werden
				bezw. umgekehrt										
1820	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalk, gebrannt	Dzbell-Jessenetz	Wien (K.F.N.B.)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens Aufrechthaltung der für diesen Artikel bestehenden allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht keiner	35·2 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
1821	K.k.St.B.	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 28 vom 9. März 1893 unter fortl. Nummer 471 publicirte Tarifermässigung für neue zweiachsige, auf ihren eigenen Rädern rollende Eisenbahn-Güterwagen, von Passau transit nach Tzaribrod, Ristovač und Saloniqne gilt nunmehr allgemein für die betreffenden, nachweisbar von Belgien stammenden Transporte.												
1822	Südbahn-Gesellschaft	Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kartoffeln	Gross-Meseritsch	Graz S. B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 b) 10000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen u. Böhmen, giltig vom 1. Juli 1893	Heller 355	Heller 303	Heller 52	Im Kartirungswege		
				Budischau					344	292	52			
				Rudikau					348	296	52			
				Gross-Meseritsch	Laibach S. B.				a) 472 b) —	419 213	53 —			
				Budischau					a) 461 b) 239	408 201	53 38			
				Rudikan					a) 465 b) 242	412 205	53 37			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1823	Südbahn-Gesellschaft		Tabak, roh, d. s. Tabakblätter, unbearbeitet und Tabakschrot	Budapest Südbahn		Bei Provenienz von Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen. Die Frachtbriefe zu den bezüglichen Sendungen müssen auf eine k. k. Tabakfabrik als Adressatin lauten und die Bezeichnung „Aerarialgut auf Rechnung der k. k. Tabakregie" tragen. *) Die nach Divacca zur Beförderung gelangenden Sendungen müssen nach Rovigno bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		Hiedurch werden die für gleichartige Transporte ab Budapest-Südbahn nach Laibach mit der Provenienz von Érmihályfalva, Jaszkisér, Nyiregyháza und Zsombolya im Verordnungs-Blatte Nr. 123, Post 1701 ex 1892 publicirten Tarifsätze gegenstandslos
					Klagenfurt Laibach Divacca*)	Arad			313 313 356	299 262 259	14 51 97			
					Divacca*)	Battonya			356	254	102			
					Divacca*)	Csongrad			356	267	89			
					Laibach	Csóka			313	146	167			
					Klagenfurt Laibach Divacca*)	Debreczin			313 313 356	305 270 281	8 43 75			
					Klagenfurt Laibach	Érmihályfalva			313 313	295 262	18 51			
					Laibach Divacca*)	Érsekujvar			313 356	288 285	25 71			
					Divacca*)	Félegyháza			356	289	67			
					Laibach	Jász-Kisér			313	309	4			
					Laibach Divacca*)	Kaál-Kapolna			313 356	292 289	21 67			
					Klagenfurt Laibach Divacca*)	Kisvárda			313 313 356	289 254 265	24 59 91			
					Klagenfurt Laibach	Nyiregyháza			313 313	293 262	20 51			
					Laibach Divacca*)	Szalok-Taskony (Teszaroff)			313 356	292 289	21 67			
					Laibach Divacca*)	Zsombolya			313 356	236 233	77 123			
1824	Südbahn-Gesellschaft		Eisenbahnschwellen	Steinamanger	Monfalcone	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendet. Wagen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Monfalcone—Ronchi—Cervignano bestimmt und an die Bauunternehmung dieser Bahn adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	155 Heller incl. ungar. Steuer	130 Heller incl. ungar. Steuer	25 Heller	Im Kartirungswege		
1825	Südbahn-Gesellschaft		Werkzeuge und Gerüsthölzer	Toblach	Klagenfurt	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen u. Frachtbrief. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen nachweislich von Hotelbauten in Toblach herrühren	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 15. November 1893	Localtarif	Verschieden	76 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

Berichtigung. **Oesterr. Nordwestbahn.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 107 ex 1893, sub Post Nr. 1737, publicirte Frachtbegünstigung für Fassverdichtungsleim (Exquisit, Gummiharz) von Wien Oe.N.W.B. und St.E.G. nach Anssig Oe.N.W.B. und St.E.G., Kolin Oe.N.W.B. und St.E.G. und Pardubitz Oe.N.W.B. und St.E.G. und vice versa gilt auch für Transporte von, bezw. nach Wien K.F.N.B.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

KUNDMACHUNG

betreffend die gemeinschaftliche **Ausschreibung der Lieferung von Uniform-Zubehörsorten** zur Anfertigung von Uniformen für die Unterbeamten und Diener der Amtsbezirke der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen **Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Krakau, Lemberg** und der k. k. Verkehrs-Leitung **Mährisch-Schönberg.**

Die vorbenannten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen beabsichtigen nach drei aus der folgenden tabellarischen Uebersicht zu entnehmenden Beschaffungsgruppen getrennt, für die Dauer von **drei Jahren**, und zwar vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1896 ihren gemeinsamen Bedarf an nachstehend sammt den beiläufigen Bedarfsziffern specificirten Uniform-Zubehörsorten im Wege der öffentlichen Concurrenz einheitlich sicherzustellen.

Es wird zur Einbringung schriftlicher Offerte hiemit die öffentliche Aufforderung erlassen.

Der beiläufige Bedarf während der gesammten dreijährigen Lieferungszeit ist folgender:

Artikel-Nummer	Gegenstand		Einheitsmass	I. Beschaffungsgruppe: für den Amtsbezirk der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Gesammtbedarf der Betriebs-Directionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest (Gruppe I Wien)	II. Beschaffungsgruppe: für den Amtsbezirk der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag	Pilsen	Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg	Gesammtbedarf der Betriebs-Directionen Prag, Pilsen, bezw. Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg (Gruppe II Prag)	III. Beschaffungsgruppe: für den Amtsbezirk der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg	Krakau	Gesammtbedarf der Betriebs-Directionen Lemberg, Krakau (Gruppe III Lemberg)	Totale
				mit dem Ablieferungsorte Materialmagazin Wien						mit dem Ablieferungsorte Materialmagazin Gmünd				mit dem Ablieferungsorte Materialmagazin Wien oder Lemberg	Wien oder Neu-Sandez		
1	Flugräder, einseitig	aus goldgelbem Metalle	Paar	6500	3000	4800	3500	1200	19100	5800	1600	800	8200	5000	3000	8000	35300
2	„ doppelseitig, mit Kaiserkrone	aus goldgelbem Metalle	Stück	6000	4000	3900	4000	2000	19900	10400	5000	800	16200	10000	4000	14000	50000
3	Adlerknöpfe, gross	aus goldgelbem Metalle	Gros	410	170	230	200	80	1090	320	300	70	690	420	220	660	2440
4	„ klein	aus goldgelbem Metalle	„	280	130	170	150	50	780	270	250	30	550	370	160	530	1860
5	Firma-Chiffern St. B. in Goldstickerei		Paar	1000	70	100	80	30	1280	40	35	40	115	250	100	350	1745
6	Rosetten		Stück	9000	5500	8200	7000	2500	32200	9800	8000	1700	19500	12000	7500	19500	71200
7	Achselklappen	aus goldgelber Seide	Paar	1550	770	710	700	300	4030	1000	1000	260	2260	1300	700	2000	8290
8	Achsel-Querspangen	aus goldgelber Seide	„	1550	770	710	700	300	4030	1000	1000	260	2260	1300	700	2000	8290
9	Achsel-Dragoner	aus goldgelber Seide	„	1550	770	1530	1400	400	5650	1200	1000	200	2400	2000	1100	3100	11150
10	Flugräder, doppelseitig mit Kaiserkrone	aus goldgelber Seide	Stück	1300	830	700	800	300	3930	700	900	300	1900	1250	750	2000	7830
11	Kappenschnüre	aus goldgelber Seide	Meter	3000	1650	1600	1700	600	8550	3500	1800	1800	7100	3500	2200	5700	21350
12	Armbinden, gelb		Stück	100	50	30	30	20	230	100	80	10	190	200	100	300	720

Die von vorstehend angegebenen Quantitäten auf das Jahr 1894 entfallenden Theilquantitäten werden dem Ersteher beim Vertragsabschlusse bekannt gegeben werden.

1. An der Offerteinbringung können sich nur solide, leistungsfähige Unternehmer betheiligen. — Zwischenhändler, dann Personen, welche das österreichische Staatsbürgerrecht nicht geniessen, sind von der Bewerbung grundsätzlich ausgeschlossen.

2. Alle jene Unternehmer, welche sich an der Offerteinbringung betheiligen wollen und bisher zu den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen in ähnlichem Lieferungsverhältnisse noch nicht gestanden sind, haben mittelst eines von der bezüglichen Handels- und Gewerbekammer, bezw. politischen Behörde (Magistrat) ausgefertigten Zeugnisses ihre Solidität und Leistungsfähigkeit nachzuweisen.

Offerte solcher vorbezeichneter Unternehmer, welche mit dem bezüglichen Soliditäts- und Leistungsfähigkeitszeugnisse der betreffenden Handels- und Gewerbekammer, bezw. politischen Behörde (Magistrat), nicht versehen sind, bleiben unberücksichtigt.

3. Die Erzeugung dieser Artikel hat unter bahnanstaltlicher Ueberwachung in den von den Unternehmern selbst betriebenen Werkstätten und Etablissements zu erfolgen.

4. Es steht den Offerenten frei, sich um alle ausgeschriebenen Uniform-Zubehörsorten oder auch nur um einzelne Sorten derselben zu bewerben, sowie es denselben freisteht, auf den Bedarf einzelner oder sämmtlicher k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen ein und derselben Beschaffungsgruppe zu reflectiren.

5. Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen behalten sich das Recht vor, bei Beurtheilung der Offerte nicht allein auf die Preise, sondern auch auf die vorgelegten Muster, sowie auf die Solidität und Leistungsfähigkeit des Offerenten Rücksicht zu nehmen und hienach nach freier Wahl zu entscheiden, sowie sie auch berechtigt sind, beliebige Theilmengen der offerirten Gegenstände dem Offerenten zur Lieferung zu übertragen oder auch sämmtliche Anbote zurückzuweisen und die Lieferung auf beliebigem Wege zu vergeben.

6. Wenn mehrere Personen in Gesellschaft zu liefern beabsichtigen, so haben sie alle unter Angabe ihres Charakters und Wohnortes das Offert zu fertigen und ausdrücklich zu erklären, dass sie den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen gegenüber rücksichtlich aller aus dem Lieferungsabschlusse für sie entspringenden Vertragsverbindlichkeiten solidarisch haften. Im Offerte ist ferner jene Person zu bezeichnen, welche im Namen Aller als Bevollmächtigter in diesem Lieferungsgeschäfte während der Dauer des Vertrages mit den betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen zu verkehren bestimmt ist.

7. Für die richtige Einhaltung des Offertes ist ein Vadium im Betrage von fünf Percenten des Werthes, welcher nach dem für die offerirten Artikel geforderten Preise entfällt, gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch abgesondert von demselben, bei der Casse der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien, bezw. Prag und Lemberg nach Vorschrift des Artikels 4 der allgemeinen Bedingnisse zu erlegen.

8. Das vom Offerenten eigenhändig zu unterfertigende Offert muss

a) auf dem mit dieser Ausschreibung hinausgegebenen Formulare des Preisverzeichnisses verfasst,
b) mit einer Stempelmarke von 50 Kreuzern versehen,
c) unter der Voraussetzung des Punktes 2 mit den Soliditäts- und Leistungsfähigkeitszeugnisse der betreffenden Handels- und werhekammer, hezw. politischen Bebörde (Magistrat), helegt sein,
d) ferner sind im Sinne des § 4 der speciellen Lieferungsbedingnisse die hezüglicben Muster separat versiegelt, gleichzeitig mit dem Offerte vorzulegen.
e) Die Preise sind zu stellen franco aller Spesen, bei Baarzahlung ohne Sconto, einer der den bezeicbneten Materialmagazinen vom Fabriksorte nächstgelegenen Einbruchstation der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, von welcher die Waaren im Regiewege an die Ablieferungsstelle weiter befördert werden.

9. Offerte, welche durch kein Vadium gesichert sind, ferner solche, welche besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen, sowie Ausnahmen oder Berichtigungen enthalten, dann solche, welche verspätet einlangen oder welchen keine Muster beigegeben sind, endlich telegrapbische Anhote, bleiben ebenso unberücksichtigt, als jene Offerte, welchen etwa die Erklärung beigefügt wäre, dass der Offertsteller auf die Anbote anderer Offerenten Nachlässe zusteht.

10. Die Formularien für die Preisverzeichnisse, dann die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, sowie die Muster liegen bei den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen zur Einsicht auf.

11. Das Offert ist für den Offerenten vom Zeitpunkte der Einreichung, für die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen aber erst dann rechtsverbindlicb, wenn der Ersteher von der erfolgten Genehmigung seines Offertes Seitens derselben verständigt worden ist.

12. Die nach Vorschrift des Punktes 8 dieser Kundmachung instruirten Offerte sind nebst den Mustern versiegelt für die I. Beschaffungsgruppe heim Einreicbungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Wien, IX., Althanplatz Nr. 3, für die II. Beschaffungsgruppe bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Prag, II., Verlängerte Hybernergasse Nr. 46 neu, und für die III. Beschaffungsgruppe bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg (Bahnhof) bis längstens **16. November 1893, 12 Uhr Mittags,** mit der Aufschrift am Couvert „Offert zur Lieferung von Uniformgegenständen, Lieferungsgruppe III, Uniform-Zuhehörsorten“ einzureichen.

Das Vadium ist, wie bereits sub Punkt 7 erwähnt, abgesondert von dem Offerte an die Casse der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien und bezw. Prag uud Lemberg zum obigen Termine zu erlegen, worüber der Erleger eine Bestätigung Seitens dieser Cassen erbält.

13. Die Offerenten werden von den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen Wien, Prag und Lemberg so schleunig als möglich von dem Erfolge ihrer Offerte verständigt — den Nichterstehern das erlegte Vadium gegen Rückstellung der Cassebestätigung ausgefolgt. die Ersteher aber gleichzeitig zum Erlage der Caution aufgefordert werden.

Im September 1893.

Die k. k. General-Direction.

Oesterreichisch-Alpine Montan-Gesellschaft in Wien.

(*Actiencapital ö. W. fl. 30,000.000*)

liefert **EISENBAHN-BEDARFSARTIKEL** als:

Bessemerstahl- und Eisenschienen,
Schienennägel, Laschen und Unterlagsplatten,
Profileisen jeder Art für eisernen Oberbau,
Weichen und Kreuzungen.
Achsen, Bandagen und complete Radsätze,
Schmiedestücke jeder Art,
Brücken-Constructionen in Eisen und Stahl,
Wasserstations-Einrichtungen,
Waggon- und Locomotivfedern,
Gusswaaren aller Art,
Reservoir-, Tender- und Kesselbleche,
Locomotiv-Frames aus Eisen- und Stahlblech,
Schwere Ketten, geschweisst und ungeschweisst, aus Eisen und Stahl,
Façoneisen aller Art,
Stabeisen,
Draht und Drahtstifte
u. s. w.

Sitz der Gesellschaft in Wien. (350)

Bureaux: Kärnthnerstrasse 55 und Maximilianstrasse 2.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 115. Wien, 5. October 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Europäische Donau-Commission. — Internationaler Congress der Strassen-eisenbahn-Gesellschaften in Budapest. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe für eine von der projectirten Haltestelle Antoniwald der Linie Morchenstern—Josefsthal abzweigenden und zu der in Maxdorf befindlichen Seilwaarenfabrik der Firma Josef Riedel führenden Schleppbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn die Concession zum Baue und Betriebe einer von der projectirten Haltestelle Antoniwald der Linie Morchenstern—Josefsthal abzweigenden und zu der in Maxdorf befindlichen Seilwaarenfabrik der Firma Josef Riedel führenden Schleppbahn ertheilt.

Wien, am 24. September 1893. Z. 44.876.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Projectirung von Schiffahrtscanälen.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und des Ackerbaues die dem Heinrich Hobohm, Hydrotechniker in Wien, mit dem Erlasse vom 21. Juli 1892, Z. 31.229 (Vrdgs.-Bl. Nr. 87 ex 1892, S. 1347) ertheilte Bewilligung zur Vornahme hydrotechnischer Vorarbeiten für die Projectirung doppelgeleisiger Schiffahrtscanäle zwischen der Elbe (Moldau) und der Donau, der Elbe (Moldau) und der Oder, der Donau und der Oder, der Oder, Weichsel und dem Dniester auf die Dauer eines Jahres, d. i. bis 26. Juli 1894, und unter den bisherigen Bedingungen verlängert.

Wien, am 30. August 1893. Z. 34.604.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 23. September 1893, Z. 15.478/II, an die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen, betreffend die Vorlage von Tableaux über die zur Beförderung explosiver und feuergefährlicher Gegenstände bestimmten Züge.

Unter Bezugnahme auf die im Reichsgesetzblatte unter Nr. 126 d. J. verlautbarte Verordnung des hohen k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1893, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, und auf den gegenständlichen Erlass des hohen k. k. Handelsministeriums vom 2. August 1893, Z. 40.992 (Vrdgs.-Bl. Nr. 92) wird die geehrte Verwaltung aufgefordert, von den für die eigenen Stationsorgane auf Grundlage der mit den Anschlussbahnen getroffenen Vereinbarungen aufgestellten Tableaux über die zur Beförderung explosiver und feuergefährlicher Gegenstände ausgewählten Züge, innerhalb 14 Tagen, sowie auch jeweilig bei Aenderungen dieser Tableaux je drei Exemplare hieramts vorzulegen.

Gleichzeitig wird die geehrte Verwaltung angewiesen, bis 15. eines jeden Monates einen Bericht über den Vormonat unter dem Titel „Bericht ad G.-I.-Z. 15.478 ex 1893, für den Monat . . . 189 . über versäumte Zugsanschlüsse beim Transporte explosiver Gegenstände“ unter eingehender Motivirung der Ursache des Anschlussversäumnisses, der zur Hintanhaltung solcher Fälle getroffenen Massnahmen und unter gleichzeitiger Bekanntgabe der gegen die eventuell schuldtragenden Organe getroffenen Verfügungen hieramts in Vorlage zu bringen.

Wien, am 23. September 1893.

Lilienau m. p.

Europäische Donau-Commission.

Frühjahrs-Session 1893.

I.

Die Frühjahrs-Session 1893 der Europäischen Donau-Commission, in welcher der russische Delegirte N. de Lodygenski den Vorsitz führte, wurde am 13. Mai 1893 in Gegenwart der Delegirten sämmtlicher in der Commission vertretenen Staaten eröffnet und nach Abhaltung von 9 Sitzungen am 25. Mai geschlossen. Der Vorsitzende begrüsste zunächst den neu ernannten rumänischen Delegirten, General Pencovici, und brachte sodann die Frage der Bestätigung des vom Executivcomité an Stelle des am 1. December 1892 verstorbenen Heinrich Bellenger provisorisch zum Secretär der Commission ernannten August Gauvain auf diesem Posten zur Sprache. Diese Bestätigung wurde ertheilt.

Zur Schiffahrts-Statistik für das Jahr 1892 übergehend, constatirte Herr v. Lodygenski an der Hand der vom Executivcomité vorgelegten Ausweise, dass zwar der Gesammt-Tonnengehalt der im Berichtsjahre aus den Donaumündungen ausgelaufenen Schiffe gegenüber dem Vorjahre um 84.943 t zurückgeblieben, dagegen der mittlere Tonnengehalt neuerdings nicht unbeträchtlich, nämlich von 878 t im Jahre 1891 auf 931 t gestiegen sei, und dass auch die Zahl der in den Flusshäfen selbst und nicht blos an der Mündung Ladung nehmenden Schiffe einen Zuwachs aufweise.

Im Ganzen sind 1892 1532 Schiffe mit einem Gesammtgehalte von 1,427.087 t aus der Donau ausgelaufen, darunter britische 638 (— 135) mit 866.758 (— 154.177) t, griechische 224 (+ 6) mit 199.491 (+ 31.103) t, österreichische und ungarische 97 (— 10) mit 82.804 (+ 3850) t, darunter 92 Dampfer mit 81.659 t, 5 Segler mit 1145 t, türkische 340 (— 45) mit 76.075 (— 195) t, italienische 45 (+ 10) mit 50.048 (+ 14.344) t, norwegische 42 (+ 13) mit 49.095 (+ 15.640) t, französische 30 (— 7) mit 39.177 (— 7322) t, russische 88 (— 8) mit 33.352 (— 3107) t, deutsche 21 (— 1) mit 26.285 (+ 931) t, holländische 1 (— 7) mit 1236 (— 7651) t, schwedische 1 (+ 1) mit 1182 (+ 1182) t, spanische 1 (— 2) mit 1092 (— 3612) t, rumänische 3 (— 2) mit 467 (— 248) t, samirtische 1 mit 25 (— 117) t. Während sonach die übrigens noch immer an erster Stelle rangirende englische Flagge einen sehr beträchtlichen Ausfall gegenüber dem Vorjahre aufweist, haben die griechische, norwegische und italienische Flagge einen bedeutenden, jene Oesterreich-Ungarns nnd Deutschlands einen mässigen Zuwachs zu verzeichnen. Der Tonnengehalt der französischen, spanischen und holländischen Schiffe ist erheblich, jener der russischen, türkischen, rumänischen und samirtischen Schiffe unbedeutend zurückgegangen. Schweden, welches 1891 an den Donaumündungen nicht vertreten war, hatte diesmal ein Schiff entsandt, dagegen fehlten die in früheren Jahren vertretenen Flaggen Belgiens, Bulgariens, Dänemarks, Montenegros, Serbiens und Uruguays gänzlich. Zieht man den Verkehr mehrerer Jahre in Betracht, so ist insbesondere das stete Zunehmen des Gesammt-Tonnengehaltes der Schiffe unter griechischer und norwegischer Flagge in die Augen springend.

Dem mittleren Tonnengehalte der Schiffe nach, steht an erster Stelle Grossbritannien mit 1359 t, ihm folgen Frankreich mit 1306 t, Deutschland mit 1262 t, Holland mit 1236 t, Schweden mit 1182 t, Norwegen mit 1169 t, Spanien mit 1092 t. Unter 1000 t Durchschnittsgehalt weisen auf: Italien mit 772 t, Oesterreich-Ungarn mit 558·5 t, die Türkei mit 389·5 t, Russland mit 277·5 t, Rumänien mit 132 t, endlich Samos mit 25 t,

Nach Monaten genommen war der stärkste Verkehr mit 203 Schiffen und 190.918 t im Juni. Annähernd gleiche Ziffern weisen der December mit 170 Schiffen und 188.535 t und der November mit 192 Schiffen und 183.997 t auf. Eine ziemlich lebhafte Schiffsbewegung weisen ferners nach der October mit 143 Schiffen und 148.033 t, der September mit 148 Schiffen und 145.290 t, der Mai mit 170 Schiffen und 134.036 t, sowie der August mit 145 Schiffen und 130.745 t auf. Im Juli gingen 152 Schiffe mit 119.476 t aus. Schwach war der Verkehr im April mit 104 Schiffen und 78.199 t, sowie im Mai mit 60 Schiffen und 54.950 t, am unbedeutendsten im Februar mit 23 Schiffen und 27.884 t, sowie im Jänner mit 22 Schiffen und 25.024 t.

In Ballast sind 875 (— 128) Schiffe mit 852.113 (— 134.440) t eingegangen, 43 (— 8) Schiffe mit 16.142 (+ 2935) t ausgelaufen. Unter den so eingegangenen Fahrzeugen waren 471 englische mit 623.868 t, 136 griechische mit 109.498 t, 174 türkische mit 39.466 t, 35 norwegische mit 37.003 t, 25 österreichische und ungarische mit 21.682 t, 11 italienische mit 10.974 t, 14 russische mit 2321 t, 2 spanische mit 2184 t, 2 deutsche mit 2638 t, 1 schwedisches mit 1182 t und ein rumänisches mit 61 t, unter den in Ballast clarirenden Fahrzeugen 8 englische mit 10.009 t, 2 deutsche mit 2214 t, 1 norwegisches mit 1856 t, 3 griechische mit 1285 t, 26 türkische mit 364 t, 1 russisches mit 238 t und 1 österreichisch-ungarisches mit 115 t.

In regelmässiger Fahrt gingen von Sulina 245 (— 27) Schiffe mit 193.531 (— 2718) t den Hafen von Sulina, darunter 39 Dampfer des Oesterr. Lloyd mit 48.512 t, 31 Dampfer der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 12.456 t, und zwar 19 Dampfer mit 5700 t auf der Linie Galatz—Odessa, 12 Dampfer mit 6756 t auf der Linie Galatz—Batum; 21 Dampfer mit 37.226 t der französischen Schiffahrts-Gesellschaft Fraissinet & Comp., 33 Dampfer mit 41.507 t der Navigazione generale italiana, 96 Dampfer mit 30.943 t der russischen Schwarze Meer- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 37 Dampfer mit 22.887 t der türkischen Schiffahrts-Gesellschaft Egée. An der Sulinamündung haben ganz oder zum Theil Ladung genommen 205 Schiffe mit 263.245 t, darunter 153 englische mit 218.113 t, 26 griechische mit 27.114 t, 5 italienische mit 8811 t, 2 norwegische mit 2767 t, 4 österreichische und ungarische mit 4118 t, 1 deutsches mit 1321 t, 14 türkische mit 1001 t.

Den Verkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge betreffend, so betrug der mittlere Tonnengehalt der Dampfer 888 t, jener der Segler 229 t. Im Einzelnen waren unter diesen Fahrzeugen 4, und zwar 1 Dampfer und 3 Segler mit einem Gehalte zwischen 101 und 200 t, 1 Segler und 19 Dampfer mit einem Gehalte zwischen 201 und 300 t, 1 Segler mit einem Gehalte zwischen 401 und 500 t, 12 Dampfer mit einem Gehalte zwischen 501 und 600 t, 2 Dampfer mit einem Gehalte zwischen 601 und 700 t, 1 Dampfer mit einem Gehalte zwischen 701 und 800 t, 3 Dampfer mit einem Gehalte zwischen 801 und 900 t, 14 Dampfer mit einem Gehalte zwischen 901 und 1000 t, 40 Dampfer mit einem

Gehalte über 1000 t. Auf die einzelnen Monate vertheilt sich der Gesammtauslauf unter österreichisch-ungarischer Flagge wie folgt: Jänner 1 Dampfer mit 1297 t, Februar 2 Dampfer mit 2278 t, März 6 Dampfer mit 4456 t, April 14 Dampfer mit 11.539 t, Mai 11 Dampfer mit 8322 t, Juni 3 Segler mit 516 t und 14 Dampfer mit 11.792 t, Juli 1 Segler mit 467 t und 12 Dampfer mit 10.491 t, August 8 Dampfer mit 7348 t, September 7 Dampfer mit 8020 t, October 3 Dampfer mit 3566 t, November 1 Segler mit 162 t, 6 Dampfer mit 5925 t, December 8 Dampfer mit 6625 t.

In der ganzen Zeitperiode von 1877—1892 gestaltete sich der Verkehr der nationalen Schiffe an den Donaumündungen folgendermassen: Es liefen aus:

1877:	17	Dampfer	mit	9.899 t	und	2	Segler	mit 290 t
1878:	87	„	„	44.923 t	„	18	„	„ 3.894 t
1879:	88	„	„	46.145 t	„	54	„	„ 14.965 t
1880:	76	„	„	40.260 t	„	35	„	„ 8.891 t
1881:	83	„	„	42.699 t	„	18	„	„ 4.306 t
1882:	82	„	„	45.370 t	„	20	„	„ 6.448 t
1883:	81	„	„	43.731 t	„	11	„	„ 2.852 t
1884:	83	„	„	43.220 t	„	7	„	„ 1.643 t
1885:	91	„	„	63.454 t	„	11	„	„ 3.606 t
1886:	84	„	„	62.836 t	„	7	„	„ 1.987 t
1887:	83	„	„	75.002 t	„	14	„	„ 4.702 t
1888:	115	„	„	81.639 t	„	6	„	„ 1.604 t
1889:	105	„	„	76.496 t	„	4	„	„ 566 t
1890:	106	„	„	80.115 t	„	3	„	„ 445 t
1891:	102	„	„	78.841 t	„	5	„	„ 1.113 t
1892:	92	„	„	81.659 t	„	5	„	„ 1.145 t

Die Einnahmen der Schiffahrtscassa betrugen in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1892: 2,092.965 Frcs. 75 Cts. (— 52.286 Frcs. 60 Cts.), und zwar an eigentlichen Schiffahrtstaxen 2,085.058 Frcs. 8 Cts., an Flosstaxen 1680 Frcs. und an Geldstrafen 6227 Frcs. 67 Cts. Der weitaus grösste Theil der eigentlichen Schiffahrtsgebühren, 1,419.322 Frcs. 66 Cts. wurde von den Schiffen britischer Flagge entrichtet. Im Uebrigen participiren an dieser Summe die griechische Flagge mit 298.574 Frcs. 99 Cts., die norwegische mit 78.524 Frcs. 47 Cts., die österr.-ungarische mit 74.794 Frcs. 94 Cts., die italienische mit 54.776 Frcs. 4 Cts., die türkische mit 49.125 Frcs. 15 Cts., die deutsche mit 44.381 Frcs. 81 Cts., die französische mit 37.867 Frcs. 9 Cts., die russische mit 20.608 Frcs. 83 Cts., die holländische mit 2348 Frcs. 40 Cts., die schwedische mit 2245 Frcs. 80 Cts., die spanische mit 2074 Frcs. 80 Cts. und die rumänische mit 413 Frcs. 10 Cts.

Die Waarenausfuhr über die Sulinamündung gestaltete sich im Berichtsjahre folgendermassen: Insgesammt gelangten zur Verschiffung 9,648.308 Quarters Cerealien, darunter 4,031.969 Quarters Weizen, 575.037 Quarters Roggen, 3,231.216 Quarters Mais, 1,215.074 Quarters Gerste, 251.106 Quarters Hafer, 129.714 Quarters Bohnen, 40.573 Quarters Hirse, 159.527 Quarters Rübsamen, 10.574 Quarters Leinsamen, 3518 Quarters Hanfsamen, ferners ausser 5 Flössen 1,935.129 Stück Bretter, 216.813 m³ Bauholz, 15,945.020 kg Mehl, 496.027 kg Käse, 63.258 kg Wein, 3,367.868 kg altes Eisen, 367.140 kg Theer, 53.017 kg Wolle, 1,030.000 kg Salz, 796.250 kg Kleienmehl, 144.691 kg Sprit, 2,671.973 kg Kleie, 2177 Stück Rinder, 49.123 kg Häute, 20.626 Stück Häute, 405.300 kg Häute, 10.187 kg Butter, 3,346.880 kg verschiedene Waaren, 1203 Colli verschiedener Waaren. Von den einzelnen Donauhäfen ist es Braila, welches den stärksten Verkehr aufzuweisen hat; dortselbst wurden verladen: 6,274.122 Quarters Cerealien, und zwar: 3,034.119 Quarters Weizen, 291.686 Quarters Roggen, 1,778.099 Quarters Mais, 714.573 Quarters Gerste, 182.839 Quarters Hafer, 104.660 Quarters Bohnen, 37.277 Quarters Hirse, 122.274 Quarters Rübsamen, 5206 Quarters Leinsamen und 3389 Quarters Hanfsamen, ferners 1582 Stück Bretter, 309 m³ Bauholz, 13,532.094 kg Mehl, 144.415 kg Käse, 23.668 kg Wein, 381.743 kg altes Eisen, 326.227 kg Theer, 52.297 kg Wolle, 746.250 kg Kleienmehl, 140.138 kg Sprit, 2,671.973 kg Kleie, 1537 Stück Rinder, 47.332 kg Häute, 15.526 Stück Häute, 405.300 kg Erbsen, 10.135 kg Erbsen, 1,083.399 kg sonstige Waaren und 1145 Colli verschiedener Waaren. — In zweiter Linie betheiligt ist Galatz, wo donauabwärts aufgegeben wurden: 1,079.672 Quarters Cerealien, darunter 263.069 Quarters Weizen, 126.903 Quarters Roggen, 454.140 Quarters Mais, 197.321 Quarters Gerste, 17.834 Quarters Hafer, 15.949 Quarters Bohnen, 509 Quarters Hirse, 1288 Quarters Rübsamen, 2530 Quarters Leinsamen und 129 Quarters Hanfsamen, ferners nebst 5 von dort abgegangenen Flössen 1,869.218 Stück Bretter, 331.136 kg Käse, 39.590 kg Wein, 2,985.774 kg altes Eisen, 40.913 kg Theer, 720 kg Wolle, 1,030.000 kg Salz, 50.000 kg Kleienmehl, 4553 kg Sprit, 640 Stück Rinder, 1800 kg Häute, 52 kg Butter, 2,132.871 kg sonstige Waaren und 58 Colli verschiedener Waaren. — Auch Sulina weist eine sehr bedeutende Verschiffung auf, indem dortselbst zum Versandt gelangten: 1,691.863 Quarters Cerealien, und zwar: 559.737 Quarters Weizen, 119.602 Quarters Roggen, 662.875 Quarters Mais, 260.729 Quarters Gerste, 47.833 Quarters Hafer, 7638 Quarters Bohnen, 2787 Quarters Hirse und 30.662 Quarters Rübsamen, ferners 63.853 Stück Bretter, 10.192 m³ Bauholz, 12.650 kg Käse, 351 kg altes Eisen, 5100 Stück Häute, 130.446 kg sonstige Waaren. — Geringere Gütermengen kamen in den Donauhäfen oberhalb Braila zur Aufgabe, wenngleich nicht zu übersehen ist, dass der Verkehr zur See über diese Plätze von Jahr zu Jahr im Steigen begriffen ist. Im Berichtsjahre wurden dortselbst verschifft: 427.506 Quarters Cerealien, und zwar: 152.021 Quarters Weizen, 36.846 Quarters Roggen, 202.737 Quarters Mais, 26.601 Quarters Gerste, 2600 Quarters Hafer, 1398 Quarters Bohnen, 5303 Quarters Rübsamen, 476 Stück Bretter. — Am schwächsten betheiligt an dem Verkehre über die Sulinamündung sind Reni, Ismail und Tultscha. In ersterem wurden nur 19.481 Quarters Cerealien, und zwar 8347 Quarters Weizen, 9152 Quarters Mais und 1982 Quarters Hafer, in Ismail 105.074 Quarters Cerealien, und zwar 9172 Quarters Weizen, 90.383 Quarters Mais und 5519 Quarters Gerste dem Wasserwege übergeben, von Tultscha aber 14.120 Quarters Cerealien, darunter 5504 Quarters Weizen, 5709 Quarters Gerste, 69 Quarters Bohnen, 2838 Quarters Leinsamen, 7826 kg Käse und 164 kg sonstige Waaren verschifft.

Die Einfuhr über die Donaumündungen betreffend, so geben die von der Commission geführten Aufzeichnungen nur über den Verkehr in Petroleum und Kohlen Aufschluss. Demnach wurden zugeführt 110.070 Kisten und 9,254.970 kg Petroleum, 258.512 t englische und 132 t türkische Kohle.

Das Marinespital in Sulina wies einen Gesammtkrankenstand von 531 Köpfen auf. Hievon waren 18 aus dem Vorjahre verblieben, 504 neu hinzugekommen.

Aus dem Spitale entlassen wurden 476 Personen, Todesfälle kamen 35 vor, unentgeltliche Consultationen fanden 5078 statt. An österreichischen und ungarischen Matrosen wurden 11 (+ 3), und zwar 5 gegen Zahlung und 6 unentgeltlich in Spitalspflege übernommen.

Straferkenntnisse wegen Uebertretung der Schiffahrts- und Strompolizei-Vorschriften wurden von den Organen der Commission 1892 76 (+ 35) gefällt, davon 4 gegen österreichische bezw. ungarische Staatsangehörige. Die Gesammtsumme der verhängten Geldstrafen betrug 5845 Frcs. 32 Cts. (+ 682 Frcs. 60 Cts.), der hievon auf die abgestraften Oesterreicher bezw. Ungarn entfallende Theilbetrag 190 Frcs.

An Schiffsunfällen kamen im Berichtsjahre im Bereiche der Commission 5 (+ 1) vor. Am 8. März sank der österreichische Schleppdampfer Rosa, Capitän Anton Politis, in der 94. Meile durch Anstossen auf einen Baumstamm, der in die Räder gerieth und ein Leck stiess. Der havarirte Dampfer konnte erst am 4. August wieder flott gemacht werden. — Am 7. November scheiterte das russische Küstenschiff Ekaterina in der 34. Meile zufolge Anrennens an die Uferverkleidung. Am 12. November havarirten der italienische Schlepp Irini und der österreichische mit 1100 kg Mais beladene, nach Sulina bestimmte Schlepp Carlo, Capitän Giurković, im Tau des österreichischen Schleppdampfers Luigi zufolge Zusammenstosses mit dem Packetdampfer Taurus der Gesellschaft Fraissinet und am 6. December verunglückte der griechische Schlepper Panelinion im Tau des griechischen Dampfers Olga zufolge plötzlichen Leckwerdens.

Internationaler Congress der Strasseneisenbahn-Gesellschaften in Budapest.

(Fortsetzung. Vergl. Nr. 114.)

Zweiter Hauptgegenstand der Berathungen des zweiten Congresstages war der Fragepunkt:

a) Haben Sie Studien oder Erfahrungen über die elektrische Zugkraft gemacht und welches sind die Ergebnisse?

b) Unter welchen Verhältnissen scheint Ihnen die elektrische Zugkraft vor den bisher gebräuchlichen (animalischen und mechanischen) den Vorzug zu verdienen?

Als Referent für diese Frage sollte der Ingenieur der Berliner grossen Pferdebahn, Herr T. Schmidt, fungiren. Derselbe war jedoch verhindert, an dem Congresse theilzunehmen, und so übernahm an seiner Stelle Herr Generalsecretär Nonnenberg das Referat, der jedoch dasselbe auf Grund des vorliegenden Schmidt'schen Berichtes erstattete.

Die über die Frage „Pferdebetrieb oder elektrischer Betrieb" äusserst lebhaft geführte Discussion drohte, insbesonders gegenüber der Frage des Kostenpunktes, eine Spaltung der Congress-Mitglieder herbeizuführen, doch wurde diese durch das Eingreifen Directors Jellinek in die Discussion vermieden, indem er ausführte, dass die principielle Seite der Frage von der Kostenfrage wohl auseinander zu halten sei. Im Principe muss der elektrische Motor, als alle anderen Motoren weit überragend anerkannt werden; hinsichtlich der Kosten aber muss jeder Einzelne den Bleistift in die Hand nehmen und mit seinen Verhältnissen rechnen. Wo die Rechnung stimmt, da möge man nur allsogleich den elektrischen Betrieb einführen, wo dies jedoch nicht der Fall ist, da möge man nur zuwarten und sich vorläufig mit dem Alten, das auch nicht gar so schlecht ist, begnügen. Sämmtliche Congress-Mitglieder schlossen sich unter Beifallsbezeigungen diesen Ausführungen an und acceptirten auch eine in diesem Sinne gehaltene Resolution.

Die Berathungen nahmen folgenden Verlauf:

Referent Nonnenberg leitete die Discussion mit einem ausführlichen Berichte über Versuche der Brüsseler Pferdebahn ein. Bei dieser wurden drei Jahre lang Versuche mit Accumulatoren (System Julien) gemacht und stellten sich die Betriebskosten höher als bei Pferdebetrieb. Die Frankfurter Trambahn meint, der Accumulatorenbetrieb functionire so tadellos, dass er wohl von keiner Stadt zurückgewiesen werden dürfte; jedoch das finanzielle Ergebniss sei vorläufig noch fraglich. Das Referat verweist auf ein Gutachten Nonnenberg's, in welchem derselbe sagt, wenn man in Betracht zieht, dass im Jahre 1886 in ganz Nordamerika nur eine einzige elektrische Strassenbahn mit zwei Wagen in regelmässigem Betriebe war, und dass alle anderen Anwendungen der Elektricität auf den Strassenbahnbetrieb thatsächlich nur in mehr oder weniger grossem Massstabe ausgeführte Versuche einiger Elektricitäts-Gesellschaften waren, so ist man unwillkürlich der Versuchung ausgesetzt, im Hinblicke auf die überraschende Entwicklung dieses Betriebsmittels den Schluss zu ziehen, dass dasselbe allen anderen gegenüber bedeutende und unbestrittene Vortheile aufweisen muss, und sich die Frage zu stellen, warum die europäischen Strassenbahn-Verwaltungen nicht ebenfalls den elektrischen Betrieb in ausgedehntem Masse eingeführt haben. Die Umstände, welche bis in letzter Zeit der Entwicklung des elektrischen Strassenbahnbetriebes in Europa hemmend entgegengewirkt haben, sind verschiedener Art. Erstens war zu befürchten, dass die Behörden es nicht gestatten würden, in den Strassen unserer Städte die Stangen anzubringen, welche die elektrische Leitung tragen müssen, und dass in Folge dessen die Gesellschaften in die Lage versetzt sein würden, mit unterirdischer Stromzuführung oder mit Accumulatoren zu arbeiten. Es dürfte ja kaum mehr zu bezweifeln sein, dass die Betriebseinrichtungen mit oberirdischer Leitung die zweckmässigsten sind, und es spricht für diese Annahme die ganz besondere Gunst, deren sich in Amerika die nach diesem Principe ausgeführten Systeme erfreuen. Neben den Schwierigkeiten, welche sich der Einrichtung desjenigen elektrischen Betriebes entgegenstellten, bei welchem die Aussichten auf Erfolg die grössten sind, hatten die Strassenbahn-Gesellschaften noch einen anderen Grund, sich nicht ohneweiters die sehr beträchtlichen Ausgaben aufzubürden, die eine radicale Umänderung der Betriebsart mit sich bringt, und liegt dieser Grund in der Unmöglichkeit, die voraussichtlichen Kosten des elektrischen Betriebes mit genügender Sicherheit zu bestimmen.

Der Referent bemerkt sodann, dass die Fragebogen, welche an die einzelnen Gesellschaften versendet wurden, hinsichtlich dieser hochwichtigen Frage nicht allzuviel schätzenswerthes Material enthalten, welches zur Klärung der Frage: Pferd oder elektrischer Motor? beitragen könnte. Es ist dies an und für sich selbstverständlich, weil die in Europa bis jetzt erbauten elektrischen Bahnen noch zu kurze Zeit im Betriebe gewesen sind und weil alle diese genau so wie in Nordamerika von grossen

Elektricitäts-Gesellschaften angelegt worden sind und zum Theile auch betrieben werden. Aus diesem Grunde lässt sich auch kein ganz sicherer Anhaltspunkt für die wirklichen Betriebskosten geben, welche doch für den grössten Theil der europäischen Strassenbahn-Gesellschaften als wichtiger Factor erscheinen. Zwar lassen sich die Betriebskosten bei einiger Sachkenntniss ja annähernd berechnen, indessen sind alle derartigen Berechnungen der Wirklichkeit gegenüber meistens nur unsicherer Natur, umso mehr, als Niemand im Stande sein dürfte, den sich bei Umwandlung des Pferdebetriebes in elektrischen Betrieb ergebenden Verkehr, oder besser gesagt, die bei dieser Umwandlung stattfindende Zunahme des Verkehres vorauszusehen oder gar zu berechnen. Die Verhältnisse in amerikanischen Städten können für europäische Städte ebenso wenig in Anwendung oder Vergleich gebracht werden, wie etwa der Verkehr in einer Grossstadt (Berlin, Wien, Paris) mit dem in einer kleineren (Erfurt, Gera, Hildburghausen) verglichen werden könnte. Es folgt hieraus, dass eine Betriebskostenberechnung nicht allgemein, sondern für jeden einzelnen Fall besonders behandelt werden muss; daher werden auch die Kosten für den Wagenkilometer sehr bedeutend auseinandergehen, jedenfalls aber werden die Unterschiede grösser sein, als dies beim Pferdebahnbetriebe der Fall ist.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Schleppbahn von der Station Zator der Staatsbahnlinie Oswiecim—Podgórze zu dem Schotterplatze am Skawaflusse. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung in Betreff des Projectes des Alexander Zapalski und Josef Sokalski in Krakau für die Anlage einer Schleppbahn mit Pferdebetrieb von der Station Zator der Staatsbahnlinie Oswiecim—Podgórze zu dem Schotterplatze am Skawaflusse für den 7. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath und Bezirkshauptmann Dr. Stanislaus Dunajewski in Wadowice betraut. [G.-I.-Z. 19.118.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Situations- und Geleisepläne.) Die Situations- und Geleisepläne der Stationen dieser Localbahn wurden genehmigt. [5. September, Z. 45.223.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Normalpläne für die Strecke Gablonz—Tannwald.) Die Normalpläne für den Fortsetzungsbau der Strecke Gablonz—Tannwald wurden zur Ausführung genehmigt. [20. August, Z. 53.957 ex 1892.]

— (Bauconsens für die Aufnahmsgebäude in den Stationen Neudorf, Schlag, Morchenstern, Unter-Morchenstern und Wiesenthal.) Für die Errichtung der Aufnahmsgebäude in den Stationen Neudorf, Schlag, Morchenstern, Unter-Morchenstern und Wiesenthal wurde der Bauconsens ertheilt. [15. September, Z. 48.961.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Liebau: Laternenvermehrung in Königgrätz.) In der Station Königgrätz werden behufs vollkommenerer Beleuchtung der Manipulationsplätze 21 Stück Petroleum-Reflections-Laternen aufgestellt. [7. September, Z. 44.153.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Einlegung zweier Weichen bei der Haltestelle „Schmelz" der Strecke Westbahnlinie—Hütteldorf: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Einlegung zweier Weichen bei der Haltestelle „Schmelz" der Strecke Westbahnlinie—Hütteldorf für den 7. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 19.545.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Normen für die einheitliche Bezeichnung der für die Beköstigung der Reisenden in den Stationen bestehenden Vorsorgen in den Fahrplanplacaten. Die k. k. General-Inspection hat mit Zustimmung des k. k. Handelsministeriums für die einheitliche Bezeichnung der für die Beköstigung der Reisenden in den Stationen bestehenden Vorsorgen in den Fahrplanplacaten folgende Normen festgesetzt:

1. Den Namen jener Stationen, in deren Restaurationen man ausser Getränken (Wein, Bier, Kaffee, Thee etc.) nur kalte Speisen bekommen kann, ist das Becherzeichen beizusetzen.
2. Jene Stationen, in deren Restaurationen mindestens zur Zeit der Mahlzeiten auf warme Küche gerechnet werden kann, sind durch das bisherige Mittagsstationszeichen (Messer und Gabel gekreuzt) ohne Becherzeichen ersichtlich zu machen.
3. Die Verabreichung von Tabletten, sowie das Vorhandensein eines Restaurationswagens im Zuge ist am Fahrplanplacate anmerkungsweise anzudeuten.

[13. August, G.-I.-Z. 8825 ex 1891.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Untergestelle für Reservoirwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Vorlage gebrachten Typenpläne für Untergestelle von Reservoirwagen mit und ohne Bremse, nach welchen 7 Stück mit und 38 Stück ohne Bremse zur Erbauung gelangen sollen, genehmigt. [Z. 45.533.]

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. (Locomotivprüfung.) Am 28. Juni wurde die technisch-polizeiliche Prüfung einer im Jahre 1893 von der Wiener Locomotiv-Fabriks-Actiengesellschaft in Floridsdorf neu erbauten combinirten Adhäsions- und Zahnrad-Tenderlocomotive, System Abt, welche mit der Fabriksnummer 861 und der Inventarsnummer 6909 versehen ist, vorgenommen. Der Kessel dieser Locomotive hat die gesetzlich vorgeschriebene Prüfung anstandslos bestanden. Diese Maschine hat drei vor der Feuerbüchse liegende Adhäsions-Kuppelachsen, von welchen die zweite die Triebachse ist, ferner eine hinter der Feuerbüchse liegende Laufachse und zwei Zahnrad-Kuppelachsen, zwischen der vorderen Adhäsionskuppel- und Adhäsionstriebachse gelagert. Die Locomotive hat vier Dampfcylinder, von welchen die zwei für den Zahnmechanismus bestimmten Cylinder innen, die zwei für den Adhäsionsmechanismus bestimmten aussen liegen und ruht auf sechs Tragfedern. Die Adhäsionsachsen sind in einem innenliegenden Rahmen gelagert, die Zahnachsen in einem Rahmen, welcher in Lagern auf der ersten und zweiten Adhäsionsachse aufgehängt ist. Die doppelten Zahnkuppelräder liegen innerhalb dieses Rahmens. Die Steuerung des Adhäsionsmechanismus liegt ausserhalb der Rahmen, die des Zahnmechanismus zwischen dem Zahnradrahmen und dem Adhäsionsrahmen. Beide Steuerungen sind nach dem System Heusinger von Waldegg hergestellt und werden mittelst Schraube gehandhabt. Die Vorrathsräume der Locomotive für Wasser befinden sich zu beiden Seiten des Kessels und unterhalb des Führerstandes, dieselben haben insgesammt $6^1/_2$ m³ Gehalt; die Kohlenräume sind am Führerstand angebracht und haben $2^1/_2$ m³ Inhalt. Die Locomotive ist mit einer Adhäsions-Spindelbackenbremse, einer Zahnrad-Spindelbremse, einer Handbremse, sowie je einer Luftbremse für den Adhäsions- und Zahnradmechanismus versehen, ausserdem hat die Locomotive zwei säugende Injectoren, zwei in der Mitte des Langkessels angebrachte Wasserstandgläser und zwei Probirhähne an der Boxrückseite, sowie die übrige vorgeschriebene Kesselarmatur. Sie hat einen Prüssmann'schen Schornstein mit Funkensieb und vorne und rückwärts zur Anbringung von Schneepflügen geeignete Bahnräumer. Die Locomotive ist überdies mit der Vacuumbremse für den Wagenzug und der Dampfheizeinrichtung versehen. Die Spurweite der Maschine ist normal und beträgt das Gesammtgewicht der Maschine im ausgerüsteten Zustande 61·50 Tonnen. Die Probefahrt mit dieser Locomotive wurde auf der 5·3 km langen Strecke Vordernberg S.B. bis Glasbremse hin und zurück unternommen, und zwar in gerader und verkehrter Stellung der Maschine, wobei Geschwindigkeiten bis zu 18 km auf der Zahnradstrecke und bis zu 30 km per Stunde auf der Adhäsionsstrecke erreicht wurden. Hiebei ging die Maschine stets sicher und ruhig und verrichteten sämmtliche Bestandtheile ihre Functionen vollkommen, so dass aus Sicherheitsrücksichten keinerlei Anstand obwaltet, dass die vorbeschriebene Locomotive auf der Localbahn Eisenerz-Vordernberg für den öffentlichen Zugförderungsdienst verwendet werde. [Z. 51.964.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate September.) Im Deutschen Reiche, und zwar in Preussen, wurden im Laufe des Monates September folgende Bahnstrecken eröffnet: Am 1. September die 55·49 km lange Strecke Marienburg—Maldeuten im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Gesammtverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Marienburg (bestehende Station), Schroop (9·08 km), Troop (13·41 km), Gr.-Waplitz (19·28 km), Christburg (27·82 km), Miswalde (38·81 km), Pollwitten (45·55 km) und Maldeuten (55·49 km); die Strecke Marienburg—Maldeuten ist dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte zu Danzig unterstellt: ferner die 75·93 km lange Strecke Elbing-Osterode im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Gesammtverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Elbing (bestehende Station), Eschenhorst (8·53 km), Markushof (13·41 km), Alt-Dollstädt (19·93 km), Blumenau (25·22 km), Miswalde (34·17 km), Saalfeld (43·96 km), Gr.-Hauswalde (53·57 Kilometer), Liebemühl (64·54 km) und Osterode (75·93 km); die Strecke Elbing—Osterode ist dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte zu Danzig unterstellt.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate September.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates September folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. September der Haltepunkt Heinebach an der Strecke Bebra—Cassel im Bezirke der königl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen; der Haltepunkt Mellrich zwischen der Station Auröchte und der Haltestelle Uelde der Warstein-Lippstadter Eisenbahn für den Personenverkehr; am 22. September der Haltepunkt Scheune an der Strecke Stettin—Pasewak im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personen- und Gepäcksverkehr.

b) In Oldenburg: Am 1. September die Haltestelle Steinhausen zwischen den Stationen Ellenserdamm und Bockhorn der grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen, welche bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet war, für die Annahme und Abfertigung von Gepäck, Kleinvieh — soweit dies im Vorläufer befördert wird — und Gütern; die Abfertigung von Fahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen nach und von der Haltestelle Steinhausen bleibt ausgeschlossen.

c) In Elsass-Lothringen: Am 1. September der Haltepunkt Saulxures an der Strecke Rothau—Saales der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen auch für den Gepäcks-, Expressgut- und Viehverkehr.

— (Sitzung der Eisenbahn-Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten.) Auf der Tagesordnung der am 28. September in Dresden stattgefundenen 46. gemeinschaftlichen Sitzung der Eisenbahn-Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten standen u. A. folgende Anträge: Die kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrh.) zu Cöln beantragte zwischen den §§ 17 und 18 unter B der Allgemeinen Tarifvorschriften folgende neue Bestimmung aufzunehmen: „Gegenstände von mehr als 5·4 m Länge. Gegenstände, welche wegen ihrer Länge von mehr als 5·4 m in bedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, werden als Frachtgut oder als Eilgut (sofern die eilgutmässige Beförderung nach der Zusatzbestimmung unter 3 zum § 50 der Verkehrsordnung zugelassen wird) unter folgenden Bedingungen befördert: 1. Ist zu der Verladung der Gegenstände die Verwendung von Wagen von mehr als 7 m innerer lichter Länge erforderlich, so wird für jeden verwendeten Wagen und für jede Frachtbriefsendung bei Beförderung als Frachtgut die Wagenladungsfracht für mindestens 5000 kg nach Specialtarif II, nnd für Eilgut das Doppelte dieser Fracht berechnet. 2. Ist die Verladung der Gegenstände in Wagen von weniger als 7 m innerer lichter Länge möglich, so erfolgt Frachtberechnung für mindestens 1000 kg nach dem für das aufgeladene Gut in Frage kommenden Stückgut-Frachtsatze oder (bei Beförderung als Eilgut) nach dem Eilgut-Frachtsatze für jeden verwendeten Wagen und für jede Frachtbriefsendung. Ergibt sich jedoch nach der gewöhnlichen Frachtberechnung für Wagenladungen eine niedrigere Fracht, dann kommt letztere zur Berechnung. 3. Die unter 1 und 2 angegebenen Frachtberechnungen kommen auch dann zur Anwendung, wenn mittelst eines Frachtbriefes mit Gegenständen von mehr als 5·4 m Länge auch andere Güter zur Beförderung aufgegeben werden. 4. Ausnahmsweise tritt für Gegenstände von Eisen oder Holz von mehr als 5·4 m Länge, falls der Versender gelegentliche Beiladung abwarten will, die gewöhnliche Frachtberechnung ein. Diese Absicht des Versenders ist in solchem Falle im Frachtbriefe ausdrücklich zu bescheinigen. Die Annahme zum Transport und die Aufdrückung des Abfertigungsstempels auf den Frachtbrief (§§ 54 und 55 der Verkehrsordnung) erfolgt dann, wenn die Verladung möglich geworden ist.“ In der 43. Sitzung der Eisenbahn-Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten war die Frage zur Erörterung gestellt, ob eine Ergänzung der gegenwärtig giltigen Tarifbestimmungen über die Frachtberechnung für frische Heringe bei Aufgabe in Wagenladungen mit weissem Frachtbriefe für angezeigt erscheine, und zwar nach der Richtung, dass bei Sendungen frischer Häringe in Wagenladungen, für welche Seitens der Versender bei Auflieferung mit weissem Frachtbriefe die beschleunigte Beförderung (Personenzüge, Eilgüterzüge) beansprucht wird, der Frachtbrief den Vermerk enthalten soll: „Ich beantrage beschleunigte Beförderung der Sendung.“ Ferner lag ein Antrag des Vorstandes des Vereines Deutscher Fischhändler vor, dahingehend, ebenso wie für frische und lebende Fische, auch für geräucherte und marinirte Fische die Vergünstigung der Beförderung mit Personenzügen bei Aufgabe als Frachtgut zu gewähren. Mit näherer Prüfung aller einschlägigen Verhältnisse war ein Unterausschuss beauftragt worden. Von der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld ist beantragt, die Tarifcommission wolle durch declaratorischen Beschluss bestimmen, dass „Eisen- und Stahldraht“, mit Papier umwickelt, als verpackt anzusehen und nach Specialtarif I zu befördern sei. Die kgl. Eisenbahn-Direction Breslau schlägt als Berichterstatterin die Ablehnung dieses Antrages vor. Die kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt stellte den Antrag: „Die Tarifcommission wolle entscheiden, dass die aus Eisendraht mit einem Porzellanknopf und Gummiring bestehenden Flaschenverschlüsse zu den Gegenständen des Specialtarifes I gehören, deren Hauptbestandtheile aus Eisen oder Stahl gefertigt sind, welche aber auch Bestandtheile aus anderem Material enthalten.“ Der Verein chemischer Fabriken zu Morgensternwerk beantragte, die von ihm auf den Markt gebrachte neue Farbe „Silesiaweiss“ als natürlichen Baryt in den Specialtarif III oder, wenn dies nicht angängig sein sollte, als künstlichen Baryt wenigstens in den Specialtarif I aufzunehmen. Die General-Direction der Badischen Staatsbahnen stellt als Berichterstatterin den Antrag, in den Specialtarif I folgende neue Position aufzunehmen: „Silesiaweiss (Gemisch von Schwefelzink, künstlichem und natürlichem schwefelsauren Baryt)“. Der Gegenstand stand bereits in den beiden letzten Sitzungen auf der Tagesordnung, wurde aber wiederholt vertagt. Der kgl. Polizei-Präsident zu Berlin stellte den Antrag, alle aus dem Auslande kommenden Sendungen von Geflügel jeder Art, sobald sie ungeeignet verpackt und die Thiere nicht mit ausreichender Nahrung u. s. w. versehen sind, nicht über die Grenze zu lassen, sondern zurückzuweisen. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Preussen. (Stationsnamen-Aenderung.) Die an der Bahnstrecke Siegburg—Derschlag im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cöln (rechtsrheinisch) gelegene Station Niedersessmar (Gummersbach) hat mit 1. October die einfache Benennung „Niedersessmar“ erhalten.

Schweiz. (Eröffnung der Station Au [Zürich] für den Güterverkehr.) Am 1. October wurde die zwischen den Stationen Horgen und Wädensweil gelegene Station Au (Zürich) der Schweizerischen Nordostbahn auch für den Güterverkehr eröffnet.

— (Neuausgabe des internen Tarifes der Regionalbahn Neuchâtel-Cortaillod-Boudry.) Mit dem 1. October ist die Neuausgabe des internen Personen-, Gepäcks- und Gütertarifes der Regionalbahn Neuchâtel-Cortaillod-Boudry in Wirksamkeit getreten. Dieselbe enthält einige reducirte Preise und andere Transporterleichterungen und ersetzt den gleichnamigen Tarif vom 16. September 1892.

— (Aufhebung eines Reexpeditionstarifes.) Der Reexpeditionstarif für Wein Romanshorn transit—Schweizerische Nordostbahn vom 1. Mai 1887 erscheint durch Aufnahme der in demselben enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für Wein ab Romanshorn transit nach Genf transit in den mit 1. September in Wirksamkeit getretenen Nachtrag I zum Transittarif ab Romanshorn und Singen vom 1. Jänner 1889 (Ausnahmetarif Nr. 24) aufgehoben.

— (Genehmigung von Tarifen.) Der schweizerische Bundesrath hat unterm 19. September den Theil I A der Schweizerisch-Italienischen Gütertarife, enthaltend die reglementarischen Bestimmungen, sowie den Entwurf zu einem Nachtrag I zu genanntem Theil I A, ferner den Entwurf zu einem Nachtrag II zum Reglement und Tarif, betreffend den Bezug der Nebengebühren der schweizerischen Eisenbahnen genehmigt.

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Entwicklung und augenblicklicher Stand der Hochseefischerei mit Dampfern.) Der erste Fischdampfer wurde im Jahre 1884 von dem Fischgrosshändler Busse zu Geestemünde in Betrieb gestellt. Die Bedenken, die dem neuen Unternehmen zuerst in fachmännischen Kreisen entgegentraten, wurden rasch überwunden und hat sich die Zahl der Fischdampfer in Deutschland stetig vermehrt. Der Bestand der Fischdampfer in den verschiedenen Jahren betrug:

	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892
Im Weser-Gebiete	1	2	6	10	14	18	32	44
„ Elbe- „	—	1	1	2	5	6	14	16
„ Ems- „	—	—	—	—	—	—	—	1
Zusammen	1	3	7	12	19	24	46	61

Ein neuer Fischdampfer kostet mit vollständiger Ausrüstung circa 120.000 Mk.; es sind also derzeit in Deutschland circa $6^1/_2$ Millionen Mark in Fischdampfern angelegt. In einigermassen günstigen Jahren kann man als Durchschnittsfang eines Fischdampfers im Jahre 6000 Centner im Werthe von circa 65.000 Mk. rechnen. Für die jetzige Fischdampferflotte wird man somit bei günstigem Fange und günstigen Marktverhältnissen auf einen jährlichen Ertrag von circa 366.000 Ctrn. Fische im Werthe von circa 4 Millionen Mark rechnen dürfen. Welch grosser Theil dieser Summe wieder tagtäglich in Umlauf gesetzt wird, erhellt aus folgender Zusammenstellung: An Kohlen gebraucht ein Fischdampfer circa 900 t im Jahre, das macht für 61 Dampfer circa 55.000 t im Werthe von circa 1,100.000 Mk. Der Verbrauch von Netzen und Netzgeschirr (Bäume, Bügel, Stahltrossen) stellt sich auf circa 5000 Mk. im Jahre für jeden Dampfer, was eine Summe von circa 300.000 Mk. ergibt. Der Eisverbrauch zum Frischhalten der Fische im Schiffsraume beläuft sich für jeden Dampfer auf circa 240 t im Jahre, ausserdem werden von den Fischhändlern zum Versandt der Fische ins Inland für je 60 Centner Fische 1 t Eis gebraucht; das macht also circa 21.000 t Eis im Werthe von circa 85.000 Mk. An Weidenkörben zum Versandt der Fische kann man auf je einen Centner Fische 2 Körbe rechnen, woraus für den Fang von 61 Dampfern circa 732.000 Körbe im Werthe von circa 500.000 Mk. resultiren. — Die Zahl der Mannschaften auf einem Fischdampfer beträgt 10—11 Personen, daher für 61 Dampfer circa 650 Personen, die circa 820.000 Mk. baar an Lohn beziehen; dazu kommen noch für Kost 234.000 Mk. Es kann nicht genug betont werden, dass die im Vorstehenden angeführten grossen Summen ausschliesslich im eigenen Lande in Umlauf kommen. Sämmtliche Fischdampfer gebrauchen nämlich deutsche Kohlen; die ganze Summe von circa 1,100.000 Mk. kommt also den deutschen Zechen, Bahnverwaltungen u. A. zugute. Gleicherart wird das Eis in der Umgebung selbst gewonnen, wodurch die Arbeiterbevölkernng sowie die Bauern der betreffenden Ortschaften im Winter reichlichen Verdienst finden. Der Verbrauch an Weidenkörben kommt wieder der deutschen Landwirthschaft, sowie der Korbindustrie zugute. Die Netzstricker, Reegschläger, Schmiede und sonstige Handwerker finden ebenfalls durch die Fischdampfer lohnende Beschäftigung. Ausserdem werden viele Arbeiter und Handwerker auf den Schiffswerften durch die Neubauten und Reparaturen der Fischdampfer beschäftigt. Ferner ist noch zu erwähnen, dass die kleine Segelschiffahrt, zu welcher die deutsche Küstenbevölkerung den Haupttheil der Besatzungen stellte, seit nahezu andertbalb Jabrzehnten immer mehr abnimmt. Gerade für die Leute von kleinen Fahrzeugen sind die Fischdampfer zum Asyle geworden, wo sie wenigstens annäbernd dieselben Verbältnisse wie auf ihren früheren Schiffen und — was in erster Linie ins Gewicht fällt — einen reichlichen Verdienst finden; die Heuren sind auf den Fischdampfern schon für Matrosen um 50 pCt. höber als anf Frachtschiffen. Die ostfriesischen Fehnbewohner sowie die Seeleute von den Sielen Oldenburgs und Ostfrieslands bilden den Haupttheil der Mannschaften der Fischdampfer, dazu kommen noch einzelne Finkenwärder und Blankeneser Fischer und schliesslich noch Ostseeleute, Pommern und Ostpreussen, die durch die hohen Löhne herübergezogen worden sind. [„Hansa."]

Frankreich. (Staatsvoranschlag für Wasserbauten 1894.) Nach dem mit Finanzgesetz vom 26. Juli veröffentlichten Staatsvoranschlage für das Jahr 1894 werden für Zwecke des staatlichen Wasserbaues vom Bautenministerinm 57,063.850 Frcs. angesprochen. Hievon entfallen anf ordentliche Erhaltungsbanten 20,701.000 Frcs., auf ausserordentliche Neu- und Umbauten 23,681.500 Frcs., auf die Rückzahlung von Vorschüssen für Wasserbauten 9,662.850 Frcs., auf persönlicbe Auslagen 3,018.500 Frcs. Im ordentlichen Erfordernisse sind insbesondere veranschlagt für die Erhaltung der schiffbaren Flüsse 5,585.000 Frcs., für die Erhaltung der Schiffahrtscanäle 5,624.200 Francs, für die Erbaltung der Seebauten 6,300.000 Frcs., für die Erhaltung der Seeleuchten und Seemarken 1,800.000 Frcs., für die Erhaltung der Staatsdienstschiffe 798.800 Frcs., für laufende Reparatnren an denselben 593.000 Frcs. Im ausserordentlicben Erfordernisse sind veranschlagt für die Verbessernng der Fluss- und Stromläufe 5,285.000 Frcs., für den Bau neuer Schiffahrtscanäle und die Erhöhung der Leistungsfäbigkeit bestehender künstlicher Wasserstrassen 9,993.500 Frcs., für Schutzbauten gegen Hochwässer 545.000 Frcs., für neue Seebauten 7,708.000 Frcs., für den Bau neuer Seeleuchten und Seemarken 150.000 Frcs. An persönlichen Bezügen wurden angefordert 326.500 Frcs. für Hafenofficiere und Hafenmeister, 2,189.000 Frcs, für die Schiffahrtsaufseher, Schleusen- und Brückenwärter und das sonstige niedere Personale im Binnen- und Seeschiffabrtsdienste, 503.400 Frcs. für das Seeleuchtenpersonale. Die Bezüge für das höhere technische Personale sind in diesen Ziffern nicht inbegriffen, dieselben sind in das allgemeine Erforderniss für das Ingenieurcorps einbezogen worden.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Bezahlung der Deckenmiethe für beigestellte offene Wagen mit Decken.) Ueber die Tragweite der Tarifbestimmung, dass, wenn im Tarif ausdrücklich genannte Güter in offenen Wagen befördert werden, eine Deckenmiethe nur bezahlt werden müsse, wenn der Absender die Lieferung eines offenen Wagens mit Decken im Frachtbriefe ausdrücklich verlangt habe, ist das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern um Auskunft ersucht worden. Die Antwort wurde dahin ertbeilt, dass für die Eisenbahn kein Grund besteht, eine Deckenmiethe zu erheben, wenn sie, Mangels geeigneter bedeckt gebauter Wagen, die Beförderung jener Güter in offenen, mit Decken versehenen Wagen ausführt. Wenn aber der Absender anstatt der für diese Transporte ordentlicherweise vorgesehenen bedeckt gebauten Wagen die Lieferung offener Wagen mit Decken ausdrücklich verlangt, um z. B. durch Ausnützung des grösseren Laderaumes eine billigere Fracht zu erzielen, so handelt es sich um eine nicht mebr im Ermessen der Eiseubahn liegende Leistung, für welche sie sich eine Gebühr vorbehalten hat. Wenn der Fragesteller in dieser Anordnung eine ungleiche Bebandlung der Absender zu erkennen glaube, so habe er sich um Abbilfe an die Eisenbahn nnd eventuell an die Landesbehörde zu wenden, welcber die Aufsicht über den Eisenbahnbetrieb znsteht und der in dem internationalen Uebereinkommen angefügten Protokolle die Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen noch ausdrücklicb vorbehalten worden sei.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 9.]

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. September d. J. dem Oberrevidenten der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen Albert Pauer das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	September 1893				September 1892			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	287.863	338.510	272.845	353.528	292.866	227.474	199.600	320.740
Darunter:								
Weizen	40.094	40.603	40.159	40.538	42.546	48.687	54.021	37.212
Roggen	36.532	41.539	8.782	69.289	15.484	23.871	21.110	18.245
Gerste	22.240	103.137	52.482	72.895	37.805	32.993	24.850	45.948
Hafer	11.592	22.686	16.671	17.607	20.435	33.969	14.627	39.777
Mais	98.683	98.614	124.126	73.171	78.987	60.116	53.495	85.608
Hirse	8.816	252	1.281	7.787	9.231	1.012	1.263	8.980
Bohnen	10.417	7.926	7.347	10.996	19.074	8.575	6.587	21.062
Erbsen	2.288	404	481	2.211	250	199	95	354
Malz	2.525	576	1.060	2.041	3.399	464	845	3.018
Raps	13.422	12.991	5.137	21.276	19.029	4.784	2.042	21.771
Hanfsamen	—	151	102	49	121	—	121	—
Wicken	233	340	277	296	914	633	422	1.125
Mehl	15.083	3.437	3.630	14.890	3.829	3.283	3.235	3.877
Kleie	784	661	769	676	2.163	593	1.061	1.695
	262.709	333.317	262.304	333.722	253.267	219.179	183.774	288.672
Spiritus	4.840	—	2.747	2.093	5.486	98	244	5.340
Zucker	1.014	—	581	433	14.328	608	8.484	6.452
Wein	6.997	783	2.014	5.766	5.577	1.992	1.896	5.673
Oele und Fette	884	471	551	804	3.424	159	674	2.909
Sonstige Waaren	11.419	3.939	4.648	10.710	10.784	5.438	4.528	11.694
Mittlere Tagesbewegung . .	20.378 Meter-Centner				14.726 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,654.090	1,928.380	1,300.860	3,281.610	3,127.100	1,516.530	1,474.000	3,169.630

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	56	54	13	97	119	14	31	102
Versicherungswerth . . fl.	356.030·—	278.300·—	103.500·—	530.830·—	487.520·—	96.300·—	121.000·—	462.820·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	15	14	3	26	33	1	11	23
Versicherungswerth . . fl.	63.200·—	71.000·—	7.600·—	126.600·—	168.980·—	3.600·—	30.870·—	141.710·—
Lombardbetrag . . . . fl.	35.150·—	47.300·—	5.075·—	77.375·—	110.292·23	1.900·—	17.298·—	94.894·23

Im **Druck und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien** ist erschienen:

Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen.

Heft 104.

Die Vorschriften

betreffend den

Transport exploxiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österr. Eisenbahnen.

Zusammengestellt von

Dr. Max Freiherrn von Buschman,

k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Preis 70 Kreuzer ö. W.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Oesterreichisch - Ungarisch - Bosnisch-Herzegowinischer Personenverkehr.

Neuer Tarif.

Mit 1. November 1893 gelangt für obigen Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen folgende Tarife aufgehoben werden.

1. Der Tarif für den directen Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischen Personen- und Gepäcksverkehr vom 1. Februar 1892 sammt Nachträgen I—III.
2. Die Tarif- und Antheils-Tabelle für directe Fahrkarten zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der Fünfkirchen-Barcser und Mohács-Fünfkirchner Bahn andererseits vom 1. Februar 1891.

Wien, am 28. September 1893. [824]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sammelladungsverkehr Oesterreich - Lindau-Vorarlberg.

Aenderungen in der Anwendung.

In Folge der mit Giltigkeit ab 1. Juli a. c. erfolgten Einführung eines neuen Tarifes für den Güterverkehr Oesterreich-Lindau-Vorarlberg erfährt die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 1 vom 3. Jänner 1893 auf Pag. 7 publicirte Kundmachung, betreffend die Zusammenladung von Gütern der Classe A und des Ausnahmetarifes 26 b, eine Aenderung dahin, dass hiefür nunmehr die respectiven Frachtsätze der Classe A und des Ausnahmetarifes 26 b des genannten neuen Tarifes in Anwendung zu kommen haben.

Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen sind die im Tarife Theil I für den vorcitirten Verbandsverkehr (giltig ab 1. Juli 1893) festgesetzten Bestimmungen massgebend.

Wien, am 30. September 1893. [825]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Hannover - Bayerischer Verband. (Gleichstellung von Frachtsätzen im Verkehre mit Salzburg.) Vom 1. October 1893 an finden im Hannover-Bayerischen Verbande für Salzburg (Bayerische Staatsbahn) nach und von Hannover (Nordbhf. und Südbhf.), sowie Hainholz, die gleichen Frachtsätze Anwendung, welche von demselben Tage an im Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband für Salzburg k. k. Staatsb. in Kraft treten.

Nassau-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. October 1892. (Nachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 1. October 1893 gelangt der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält Aenderung des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung und zu den allgemeinen Tarifvorschriften.

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—,	halbjährig fl. 6·—,	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—,	„ Mark 12·50,	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—,	„ Frcs. 16·50,	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1826	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Emballagen, gebranchte laut Pos. E 19 des vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarifes „Theil I“	Carlsbad	Budapest (dunap. tehér-pályaudv., fövarosi-közraktárak, Józsefváros, Lipotváros, nyugoti-pályaudvár, Kelenföld, Südbahnhof, Ó-Buda-fiatori-gát) — oder vice versa	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	173 kr.			Im Kartirungswege		
1827	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Hradschowitz	Hradek-Slavičin	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Anrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	12·6 kr.	10 kr.	2·6 kr.	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen	
1828	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Hafer	Budapest (nyugoti pályaudvár, dunaparti t. p. n. loco, för. közraktárak, Józsefváros, Lipótváros, déli vasut, Kelenföld, Ó-Buda-fiatori-gát)	Wien (St.E.G. und K.F.N.B.), Marchegg, Stadlau, Floridsdorf-Donaufeld	Aufgabe eines Minimal-Quantums von 6000 Tonnen. Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis inclusive 19. September 1894	Local-, resp. Verbandstarife	Versc hieden	42 kr.	Vorsc hieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende bahnämtliche Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende December 1894 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt		
1829	Böhmischen Commercialbahnen		Rübe	Königgrätz, Königgrätz-Plotišt, Všestar	Sadowa-Dobalic	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Anrechthaltung der für die Classe C, bezw. für den Specialtarif 3 giltigen sonstigen Tarifbestimmungen. Das Ladegewicht der verwendeten Wagen darf nicht überschritten werden	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Mai 1894	Localtarife	Gulden pro Wagen ohne Unterschied des Ladegewichtes: 7·6 / 7 / 0·6; 7·2 / 7 / 0·2; 5·2 / 5 / 0·2			Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen	
			Rübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle, Presslinge und Saturationsschlamm	Sadowa-Dobalic	Königgrätz, Königgrätz-Plotišt, Všestar				7·6 / 7 / 0·6; 7·2 / 7 / 0·2; 5·2 / 5 / 0·2						

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der **k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Krakau** und **Lemberg**, sowie der **k. k. Eisenbahn-Verkehrs-Leitung** in **Mährisch-Schönberg** wird für das Jahr 1894 im Offertwege vergeben, und zwar:

1. Hydraulische Bindemittel und Chamottewaaren (Cement, hydraulischer Kalk, feuerfeste Ziegeln etc.),
2. diverse Stein- und Erdmaterialien,
3. Coaks und Schmiedekohle,
4. diverse vegetabilische Oele und Fettwaaren (Leinöl, Terpentinöl, Seife, Kerzen etc.),
5. diverse Beleuchtungs-, Putz- und Dichtungsmaterialien (Dochte, Fackeln, Jutefäden, Werg, Hadern, Lager- und Putzwolle, Hanf etc,),
6. Walzeisen, Eisen- und Stahlbleche, Stahl, Herd- und Ofenbestandtheile, Weissblech, Feder- und Werkzeugstahl etc.),
7. diverse Eisenwaaren, Eisendraht, Drahtseile, Draht- und Gliederketten, Drahtgewebe und -Geflechte, Nieten, Schraubenmuttern, Schrauben, Splinten, Nägel, Drahtstiften, Charnierbänder etc.),
8. Rohmetalle und Metallwaaren (Metallabgüsse, Antimon, Blockzink, Blockblei, Kupfer- und Messingloth, Messing- und Packfongblech, Zinkblech, Messingdraht, Bleiplomben etc.),
9. Firnisse und Lacke, Farbwaaren, Chemikalien, Leim, Schmirgel und diverse Naturproducte,
10. Textilwaaren, Wachstuch, Linoleum, Tapeziererartikel,
11. Posamentirwaaren,
12. Seilerwaaren,
13. Kautschukwaaren (Dampfheizungs - Schläuche, Ringe, Platten etc.),
14. Lederwaaren,
15. Bürstenbinderwaaren,
16. Glas- und Porzellanwaaren,
17. Kanzleimaterialien, Telegraphen - Papierstreifen, Indigo-Papier.

Die auf jede einzelne der Eingangs erwähnten Dienststellen entfallende Bedarf kann nur bei denselben erhoben und ebenso die Offertformularien, sowie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse nur bei den betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, bezw. bei der k. k. Eisenbahn-Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Auch liegen bei den letztgenannten Stellen Muster, bezw. Zeichnungen über die zu liefernden Materialien zur Einsicht auf.

Die Offerten, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit einem 50 Kreuzer-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für Lieferung verschiedener Materialien"** bei der betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction, bezw. bei der k. k. Eisenbahn-Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg, **bis längstens 25. October l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franko einer Station der Oesterr. Staatsbahnen, inclusive aller Spesen, zu notiren.

Jedes Offert muss die ausdrückliche Erklärung enthalten, dass dem Offerenten die **„allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien nnd Ausrüstungsgegenständen"** der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie die für die Lieferung der offerirten Artikel bestehenden **„besonderen Bedingnisse"** vollkommen bekannt sind, und dass er sich denselben unterwirft.

Die dem Offerte etwa beizugebenden Qualitätsmuster sind separat verpackt franko aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1894 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 25. October l. J., Nachmittags, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction, bezw. der k. k. Eisenbahn-Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums, oder nur eines Theiles desselben, zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter Einem auch Seitens jeder der Eingangs erwähnten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, sowie von der k. k. Eisenbahn-Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

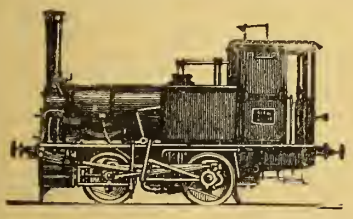
Wien, am 1. October 1893.

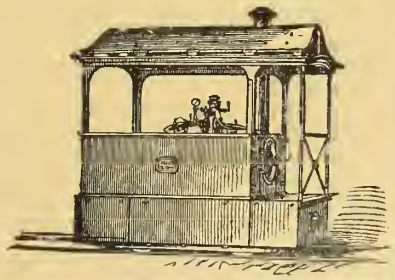
K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.





Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

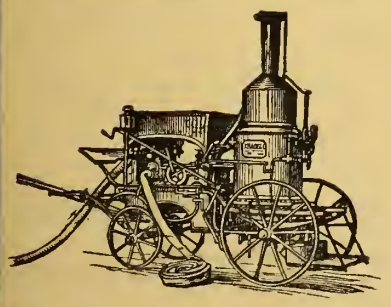
für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft.

LOCOMOBILEN

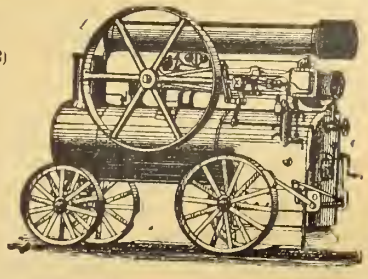
von 2—12 Pferdekraft. (352)



Dampf - Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% } des Frachtsatzes II. Classe
von 15—50 mit 50% }

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 116. **Wien, 7. October 1893.** **VI. Jahrgang.**

Inhalt: Eisenbahnverkehr im Monate August 1893 und Vergleich der Einnahmen der ersten acht Monate 1893 mit jenen der gleichen Periode 1892. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Eisenbahnverkehr im Monate August 1893

und Vergleich der Einnahmen der ersten acht Monate 1893 mit jenen der gleichen Periode 1892.

Im Monate August 1893 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

am 1. August die 5·862 km lange Schafbergbahn (Zahnradbahn) der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft;

am 6. August die 10·2 km lange Zsebely-Csákovárer Localbahn, im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen;

am 12. August die 21·2 km lange Borossebes-Menyházer Localbahn, im Betriebe der Vereinigten Arader und Csánader Eisenbahnen.

Im Monate August 1893 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 15,619.176 Personen und 8,595.567 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 29,240.663 fl. erzielt, das ist per Kilometer 1041 fl. — Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 15,506·284 Personen und 8,077.654 t Güter, 28,032.408 fl., oder per Kilometer 1007 fl., daher resultirt für den Monat August 1893 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 3·4 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten acht Monaten 1893 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 205,097.286 fl., im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 194,244.552 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Zeitperiode des laufenden Jahres 28.021 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 27.757 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die Betriebsperiode Jänner—August 1893 auf 7319 fl., gegen 6998 fl. im Vorjahre, das ist um 321 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1893 auf 10.979 fl., gegen 10.497 fl. im Vorjahre, das ist um 482 fl., mithin um 4·6 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten acht Monate 1893 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1893 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	80.081
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	54.018
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	31.484
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	28.879
5.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	24.803
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	23.073
7.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	21.458
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	19.487
9.	Leoben-Vordernberger Bahn	19.079
10.	Böhmische Westbahn	18.075
11.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	16.988
12.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	16.749
13.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.221
14.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	15.584
15.	Localbahn Swolenowes-Smečna	14.868
16.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	14.612
17.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	14.490
18.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	14.324
19.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.812
20.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.879
21.	Böhmische Nordbahn	12.583
22.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.702
23.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.670
24.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	10.374
25.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.284
26.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10.257
27.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	10.115
28.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	9.831

29.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	9.729
30.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.183
31.	Localbahn Dolina-Wygoda	8.711
32.	Kuttenberger Localbahn	8.186
33.	Bozen-Meraner Bahn	8.165
34.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	8.018
35.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	7.859
36.	Eisenbahn Wien-Aspang	7.839
37.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	7.778
38.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	7.649
39.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	7.455
40.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	7.368
41.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.359
42.	Neutitscheiner Localbahn	7.293
43.	Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Bahn	6.962
44.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.829
45.	Mährisch-schlesische Centralbahn	6.758
46.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	6.680
47.	Localbahn Innsbruck-Hall (Dampftramway)	6.012
48.	Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	5.960
49.	Budapester Localbahnen	5.817
50.	Gölnitzthalbahn	5.053
51.	Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	4.668
52.	Localbahn Petroszény-Lupény	3.841
53.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.635
54.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.550
55.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.473
56.	Kremsthalbahn	3.407
57.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.367
58.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.351
59.	Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.)	3.345
60.	Poprádthalbahn	3.334
61.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.300
62.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	3.300
63.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.293
64.	Localbahn Cilli-Wöllan	3.291
65.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.289
66.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.279
67.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	3.263
68.	Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	3.033
69.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb.	2.967
70.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	2.889
71.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.847
72.	Torontaler Localbahnen	2.805
73.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	2.799
74.	Localbahn Laibach-Stein	2.690
75.	Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a/D.	2.610
76.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.592
77.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.577
78.	Zagorianer Bahn	2.571
79.	Localbahn Zsebely-Csakovár	2.475
80.	Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	2.427
81.	Kolomeaer Localbahnen	2.418
82.	Számosthalbahn	2.373
83.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.369
84.	Mühlkreisbahn	2.346
85.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	2.313
86.	Háromszéker Localbahnen	2.290
87.	Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	2.224
88.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	2.223
89.	Böhmische Commercialbahnen	2.210
90.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.181
91.	Steyrthalbahn	2.157
92.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	2.061
93.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.049
94.	Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	1.960
95.	Terret-Kowácznaer Localbahn	1.906
96.	Localbahn Asch-Rossbach	1.898
97.	Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.881
98.	Mährische Westbahn	1.874
99.	Bihárer Vicinalbahnen	1.852
100.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza)	1.835
101.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.809
102.	Hermannstadt-Feleker Eisenbahn	1.800
103.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.739
104.	Löcsethalbahn	1.683
105.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.633
106.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	1.621
107.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.608
108.	Localbahn Kaschau-Torna	1.586
109.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.498
110.	Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1.483
111.	Székler Eisenbahn	1.450
112.	Felek-Fogaroser Localbahn	1.441
113.	Szilágysager Eisenbahn	1.400
114.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.263
115.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar	1.182
116.	Matraer Vicinalbahnen	1.179
117.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.166
118.	Békéser Comitatsbahnen	1.083
119.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.011
120.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	993
121.	Steiermärkische Landesbahnen	990
122.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	961
123.	Borossebes-Menyházer Localbahn	936
124.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	918
125.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	896
126.	Taraczthalbahn	844
127.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	741
128.	Localbahn Warasdin-Golubovec	478

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten acht Monaten 1893 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	86·7
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	82·0
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	58·3
Kolomeaer Localbahnen	47·3
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	40·2
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	39·7
Localbahn Ruma-Vrdnik	39·4
Localbahn Warasdin-Golubovec	37·5
Localbahn Dolina-Wygoda	36·3
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	35·0
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	28·5
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	27·2
Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a. d. Donau	26·1
Localbahn Petroszény-Lupény	22·4
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	21·7
Bihárer Vicinalbahnen	20·4
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	20·4
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	18·3

	%
Mährische Westbahn	18·1
Székler Eisenbahn	16·2
Torontaler Localbahnen	15·7
Budapester Localbahnen	15·5
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	14·4
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	14·2
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	13·8
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	13·3
Szilágysager Eisenbahn	12·3
Bozen-Meraner Bahn	12·2
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	10·9
Haromszéker Localbahnen	10·6
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	10·5
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	10·3
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	10·2
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	9·9
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	9·9
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	9·8
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	9·6
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	9·4
Mühlkreisbahn	9·3
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	9·3
Matraer Vicinalbahnen	9·3
Localbahn Budapest-Lajosmizse	9·2
Localbahn Kaschau-Torna	9·2
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	9·0
Fünfkirchen-Barcser Bahn	8·8
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	8·7
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	8·6
Kuttenberger Localbahn	7·9
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	7·9
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	7·5
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	7·3
Böhmische Westbahn	7·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	7·1
Eisenbahn Wien-Aspang	7·0
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	6·9
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	6·8
Böhmische Commercialbahnen	6·5
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	6·5
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	6·5
Mezötur-Turkever Eisenbahn	5·8
Localbahn Reichenberg-Gablonz	5·7
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	5·6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	5·5
Zagorianer Bahn	5·4
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	5·3
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	5·1
Böhmische Nordbahn	5·1
Mährisch-schlesische Centralbahn	4·9
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	4·6
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	4·2
Kremsthalbahn	4·1
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	3·8
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	3·8
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3·8
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	3·8
Stauding-Stramberger Localbahn	3·4
Localbahn Swolenowes-Smečna	3·3
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	3·3
Poprádthalbahn	2·8
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	2·3
Belisčé-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	2·2
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	2·1
Wiener Verbindungsbahn	2·1
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	2·0
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1·9
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	1·4
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	1·1
Számosthalbahn	1·1
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	0·9
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	0·7
Gölnitzthalbahn	0·2
Localbahn Gleisdorf-Weiz	0·1

Die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft hat keine Einnahmen-Differenz im Vergleiche mit dem Jahre 1892.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten acht Monaten 1893 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	0·1
Holicz-Gödinger Localbahn	0·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	0·5
Taraczthalbahn	0·7
Neutitscheiner Localbahn	1·7
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	2·3
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	3·4
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	3·8
Localbahn Asch-Rossbach	5·5
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	6·1
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	6·7
Steyrthalbahn	6·8
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	7·2
Localbahn Laibach-Stein	7·4
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	7·5
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	7·8
Brünner Localbahn (Dampftramway)	8·4
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	8·6
Localbahn Mösel-Hüttenberg	9·2
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	14·3
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	18·0
Localbahn Potscherad-Wurzmes	19·8
Localbahn Cilli-Wöllan	19·9
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	20·0
Békéser Comitatsbahnen	22·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn	40·8
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	45·1

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die für den Monat August 1893 ausgewiesene Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate 1892 erscheint durch den bedeutend stärkeren Kohlenverkehr nach dem In- und Auslande begründet.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 vom Jänner bis Mai definitiv, ab Juni provisorisch ermittelt.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August 1893	1892	Im Monate August 1893 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate August 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1892: Im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. August 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.609	6.583	4,340.287	1,459.966	2,544.897	4,094.800	6,639.697	1.005	6,272.396	953	+ 5·5	6.590	6.583
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	95.086	44.722	102.904	122.999	225.903	849	219.459	825	+ 2·9	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	29.897	33.811	22.442	42.527	64.969	722	63.086	701	+ 3·0	90	90
Mährische Sternberg-Grulich	95	95	55.046	21.318	15.255	28.303	43.558	459	42.779	450	+ 2·0	95	95
Grenzbahn Hohenstadt-Zöptau	17	17	26.928	8.708	3.156	6.986	10.142	597	9.286	546	+ 9·3	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	6.499	6.083	716	2.110	2.826	188	4.031	269	— 30·1	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Czernowitz-Nowosielitza	33	33	1.815	4.061	930	3.608	4.538	138	8.891	269	— 48·7	33	33
Vereinigte Linien	176	176	15.490	34.094	7.109	53.741	60.850	346	57.514	327	+ 5·8	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	6.370	. . . .	4.337	4.337	542	3.559	445	+ 21·8	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6.863	2.014	1.955	4.553	6.508	325	8.126	406	— 20·0	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	11.675	944	2.569	1.708	4.277	110	4.464	114	— 3·5	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	7.559	2.826	2.233	2.971	5.204	347	5.035	336	+ 3·3	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	4.695	9.492	803	9.946	10.749	326	6.072	184	+ 77·2	33	33
Laibach-Stein	24	24	11.510	2.020	4.026	2.450	6.476	270	7.590	316	— 14·6	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	22.677	7.422	11.065	12.499	23.564	265	24.383	274	— 3·3	89	89
Mährische Westbahn	90	90	10.545	7.528	3.764	11.627	15.391	171	13.769	153	+ 11·8	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.267	5.387	204	1.347	1.551	310	2.066	413	— 24·9	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	343	343	212.611	119.707	45.280	149.848	195.128	569	183.578	535	+ 6·4	343	312
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.841	1.415	244	992	1.236	73	1.559	92	— 20·7	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	6.023	725	1.210	982	2.192	219	2.062	206	+ 6·3	10	10
Vöcklabruck-Kammer	11	11	9.979	1.199	2.867	1.267	4.134	376	4.765	433	— 13·2	11	11
Wels- (Haiding) Aschach a/D.	28	28	10.778	3.877	2.747	3.485	6.232	223	5.892	210	+ 6·2	28	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	14.213	25.509	2.711	8.845	11.556	680	9.052	532	+ 27·8	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.489	30.038	356	9.274	9.630	1.204	7.634	954	+ 26·2	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad Ib) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	204.260	663.359	55.970	373.342	429.312	4.251	396.209	3.923	+ 8·4	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	246.421	162.373	110.727	289.282	400.009	1.250	378.750	1.184	+ 5·6	320	320
Böhmische Westbahn	200	200	105.925	148.994	90.593	236.714	327.307	1.637	317.024	1.585	+ 3·3	200	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	77.160	215.921	58.605	238.414	297.019	1 597	265.019	1.425	+ 12·1	186	186
Linie Lit. B	236	236	169.490	256.584	120.801	346.861	467.662	1.982	454.562	1.926	+ 2·9	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	48.537	48.882	19.277	96.217	115.494	1.269	134.160	1.474	— 13·9	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	862.105	811.164	591.053	2,072.175	2,663.228	2.571	2,622.095	2.531	+ 1·6	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	91.982	27.104	22.311	24.270	46.581	180	51.470	199	— 9·5	259	229
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	54.121	76.221	31.371	161.683	193.054	3.016	194.295	3.036	— 0·7	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	13.210	43.501	3.887	25.587	29.474	1.965	25.328	1.689	+ 16·3	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	67.773	46.513	31.155	69.578	100.733	654	101.373	658	— 0·6	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	377.647	238.323	250.826	623.974	874.800	1.393	836.913	1.333	+ 4·5	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	179.757	295.411	105.460	457.084	562.544	1.826	515.104	1.672	+ 9·2	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	668.587	699.170	574.986	1,698.985	2,273.971	1.665	2,166.992	1.586	+ 5·0	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	33.751	22.008	9.580	21.291	30.871	935	28.606	867	+ 7·8	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1.513	1.513	1,861.772	375.102	1,237.612	2,095.242	3,332.854	2.203	3,112.778	2.057	+ 7·1	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	63.218	. . . .	9.341	. . . .	9.341	2.335	9.995	2.499	— 6·6	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	190.768	149.410	72.699	272.014	344.713	1.210	316.765	1.111	+ 8·9	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	104.458	34.032	35.651	35.374	71.025	798	69.533	781	+ 2·2	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	27.079	52.161	10.073	67.023	77.096	1.186	70.034	1.077	+ 10·1	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	161.495	93.645	11.867	39.636	51.503	6.438	55.225	6.903	— 6·7	8	8

Die Einnahme betrng vom 1. Jänner bis 31. August 1893				1892				Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr nnd km gerechnet nach nebigen Ergebniseen der abgelanfenen 8 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
für Pereonen nnd Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Pereonen nnd Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1893	1892	
Gulden				Gulden					Gulden		
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
											a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen
13,119.767	31,943.884	45,063.651	6.838	12,796.350	29,841.790	42,638.140	6.477	+ 5·6	10.257	9.716	
											b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:
563.901	1,161.293	1,725.194	6.486	550.439	1,139.381	1,689.820	6.353	+ 2·1	9.729	9.530	Lemb.-Czern. Jassy E. (öst. L.)
149.820	292.218	442.038	4.912	155.888	323.787	479.675	5.330	— 7·8	7.368	7.995	Lemberg-Czernowitz
85.707	209.940	295.647	3.112	86.143	189.396	275.539	2.900	+ 7·3	4.668	4.350	Czernowitz-Suczawa
16.560	59.148	75.708	4.453	16.074	57.945	74.019	4.354	+ 2·3	6.680	6.531	Sternberg-Grulich } Mährische Hohenstadt-Zöptau } Grenzbahn
											Localbahnen:
4.735	14.245	18.980	1.265	5.304	14.775	20.079	1.339	— 5·5	1.898	2.009	Asch-Rossbach
6.330	34.014	40.344	1.223	8.910	64.613	73.523	2.228	— 45·1	1.835	3.342	Bukowinaer Localbahnen:
47.122	308.700	355.822	2.022	54.569	334.855	389.424	2.213	— 8·6	3.033	3.320	Czernowitz-Nowosielitza
. . .	46.453	46.453	5.807	. . .	34.079	34.079	4.260	+ 36·3	8.711	6.390	Vereinigte Linien
12.482	31.520	44.002	2.200	12.487	34.677	47.164	2.358	— 6·7	3.300	3.537	Dolina-Wygoda
15.297	15.021	30.318	777	16.173	15.336	31.509	808	— 3·8	1.166	1.212	Fehring-Fürstenfeld
13.177	19.752	32.929	2.195	13.329	19.567	32.896	2.193	+ 0·1	3.293	3.290	Fürstenfeld-Hartberg
6.041	47.141	53.182	1.612	6.773	29.345	36.118	1.094	+ 47·3	2.418	1.641	Gleisdorf-Weiz
22.572	20.476	43.048	1.793	21.772	24.695	46.467	1.936	— 7·4	2.690	2.904	Kolomeaer Localbahnen
78.553	92.895	171.448	1.926	82.655	80.429	163.084	1.832	+ 5·1	2.889	2.748	Laibach-Stein
24.361	88.079	112.440	1.249	24.758	70.441	95.199	1.058	+ 18·1	1.874	1.587	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
1.681	10.433	12.114	2.423	1.942	11.399	13.341	2.668	— 9·2	3.635	4.002	Mährische Westbahn
232.515	1,130.149	1,362.664	3.973	208.735	985.014	1,193.749	3.826	+ 3·8	5.960	5.739	Mösel-Hüttenberg
1.863	8.284	10.147	597	1.731	10.923	12.654	744	— 19·8	896	1.116	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
6.755	8.660	15.415	1.542	6.160	7.337	13.497	1.350	+ 14·2	2.313	2.025	Potscherad-Wurzmes
9.599	11.275	20.874	1.898	10.024	12.467	22.491	2.045	— 7·2	2.847	3.068	Schwarzenau-Waidhofen a/Th.
19.180	29.553	48.733	1.740	19.982	18.670	38.652	1.380	+ 26·1	2.610	2.070	Vöcklabruck-Kammer
15.155	63.735	78.890	4.641	14.927	46.481	61.408	3.612	+ 28·5	6.962	5.418	Wels- (Haiding) Aschach a/D.
1.302	67.389	68.691	8.586	. . . .	58.047	58.047	7.256	+ 18·3	12.879	10.884	Wittmannsdorf- (Leobersdorf) Ebenfurther Eisenbahn
											Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
292.573	3,344.675	3,637.248	36.012	284.164	3,219.940	3,504.104	34.694	+ 3·8	54.018	52.041	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
633.780	2,050.852	2,684.632	8.389	602.385	1,953.064	2,555.449	7.985	+ 5·1	12.583	11.977	Böhmische Nordbahn
518.899	1,891.105	2,410.004	12.050	517.236	1,727.736	2,244.972	11.225	+ 7·3	18.075	16.838	Böhmische Westbahn
336.279	1,770.166	2,106.445	11.325	337.691	1,587.128	1,924.819	10.348	+ 9·4	16.988	15.522	Buschtěhrader Eisenbahn
606.138	2,769.956	3,376.094	14.305	605.313	2,545.413	3,150.726	13.351	+ 7·1	21.458	20.027	Linie Lit. A
110.560	873.556	984.116	10.814	110.678	873.521	984.199	10.815	0	16.221	16.223	Linie Lit. B
											Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
3,664.306	15,935.774	19,600.050	18.919	3,602.718	15,287.677	18,890.395	18.234	+ 3·8	28.379	27.351	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
129.663	224.008	353.671	1.366	107.542	216.267	323.809	1.414	— 3·4	2.049	2.121	Hauptbahnnetz
											Localbahnen
167.709	1,175.592	1,343.301	20.989	161.688	1,405.624	1,567.312	24.489	— 14·3	31.484	36.734	Kaschau-Oderberger Eisenbahn:
17.964	172.818	190.782	12.719	18.043	185.105	203.148	13.543	— 6·1	19.079	20.315	Oesterreichische Strecke
176.891	516.875	693.766	4.505	172.537	488.825	661.362	4.295	+ 4·9	6.758	6.443	Leoben-Vordernberger Bahn
											Mährisch-schlesische Centralbahn
1,466.386	4,600.394	6,066.780	9.660	1,485.043	4,517.319	6,002.362	9.558	+ 1·1	14.490	14.337	Oesterr. Nordwestbahn
581.419	3,419.861	4,001.280	12.991	571.954	3,070.044	3,641.998	11.825	+ 9·9	19.487	17.738	Garantirte Strecken
											Ergänzungsnetz
3,459.318	11,793.374	15,252.692	11.166	3,411.674	11,219.982	14,631.656	10.711	+ 4·2	16.749	16.067	Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.
58.403	143.610	202.013	6.122	54.016	137.552	191.568	5.805	+ 5·5	9.183	8.708	Oesterreichische Linien
											Ostrau-Friedlander Eisenbahn
6,715.503	16,557.614	23,273.117	15.382	6,379.553	14,793.201	21,172.754	13.994	+ 9·9	23.073	20.991	Südbahn-Gesellschaft:
											Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
38.197	. . . .	38.197	9.549	37.849	. . . .	37.849	9.462	+ 0·9	14.324	14.193	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
429.930	1,787.289	2,217.219	7.780	413.541	1,599.122	2,012.663	7.062	+ 10·3	11.670	10.593	Südnorddeutsche Verbindungsb.
206.774	258.368	465.142	5.226	203.960	230.781	434.741	4.885	+ 7·0	7.839	7.328	Wien-Aspang Bahn
66.001	532.515	598.516	9.208	65.026	478.203	543.229	8.357	+ 10·2	13.812	12.536	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
72.921	354.173	427.094	53.387	68.827	349.317	418.144	52.268	+ 2·1	80.081	78.402	Wiener Verbindungsbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August		Im Monate August 1893 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate August 1893				1892		Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. August	
					für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	Im Ganzen	pro Kilom.			
	1893	1892	Personen	Güter								1893	
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen	191	191	28.229	31.275	7.730	35.496	43.226	226	44.733	234	— 3·4	191	
Bozen-Meraner Bahn	31	31	23.113	3.453	15.864	8.337	24.201	781	20.750	669	+ 16·7	31	
Cilli-Wöllan	39	39	6.677	8.596	2.558	10.455	13.013	334	13.273	340	— 1·8	39	
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	5.746	2.082	2.430	3.632	6.062	242	3.706	148	+ 63·5	25	
Kremsthalbahn	70	70	23.054	6.004	14.702	10.261	24.963	357	23.051	329	+ 8·5	70	
Kuttenberger Localbahn	3	3	9.691	5.548	991	2.471	3.462	1.154	2.262	754	+ 53·1	3	
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	8.192	582	5.320	1.312	6.632	276	8.070	336	— 17·9	24	
Mühlkreisbahn	58	58	10.662	1.108	7.463	4.362	11.825	204	12.239	211	— 3·3	58	
Neutitscheiner Localbahn	8	8	11.897	3.942	2.118	3.754	5.872	734	5.527	691	+ 6·2	8	
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft: Linien im Betriebe der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.	30	30	3.403	13.291	743	9.413	10.156	339	10.147	338	+ 0·3	30	
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.613	847	1.119	888	2.007	80	2.239	90	— 11·1	25	
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	22.339	12.004	7.790	11.174	18.964	1.580	17.188	1.432	+ 10·3	12	
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	64	41	50.936	1.263	42.705	2.576	45.281	708	20.544	501	+ 41·3	48	
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	6.035	23.953	1.388	18.860	20.248	1.125	19.520	1.084	+ 3·8	18	
Steyrthalbahn	48	48	18.800	3.890	6.060	4.600	10.660	222	10.844	226	— 1·8	48	
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.890	16.104	305	8.434	8.739	874	12.856	1.286	— 32·0	10	
Steiermärkische Landesbahnen	26	. . .	4.553	1.295	1.134	1.228	2.362	91	. . . .	. . . .	. . .	26	.
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	100.761	1.680	9.440	661	10.101	1.010	10.177	1.018	— 0·8	10	
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	238.512	307	39.213	559	39.772	884	38.848	863	+ 2·4	45	
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	108.974	. . . .	10.688	. . . .	10.688	891	8.344	695	+ 28·2	12	
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	6	6	152.679	. . . .	13.755	. . . .	13.755	2.293	14.486	2.414	— 5·0	6	
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	106.175	. . . .	8.771	. . . .	8.771	1.462	8.139	1.357	+ 7·7	6	
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	13	75.722	1.886	15.963	3.340	19.303	1.379	14.134	1.087	+ 26·9	12	
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	31.909	14.640	4.189	6.059	10.248	788	8.316	640	+ 23·1	12	
Summe	15.807	15.731	11,269.851	6,452.864	6,455.727	13,973.823	20,429.550	1.293	19,418.676	1.234	+ 4·7	15.769	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.486	7.479	3,160.000	1,393.800	2,080.500	4,739.100	6,819.600	911	6,747.604	902	+ 1·0	7.486	
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	68	50.000	21.500	13.500	34.500	48.000	706	39.416	578	+ 22·1	68	
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	21.250	2.650	12.750	5.250	18.000	162	16.085	145	+ 11·7	111	
Békéser Comitatsbahnen	49	49	3.500	3.000	2.100	4.500	6.600	134	6.441	131	+ 2·3	49	
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	25.100	6.500	10.050	12.950	23.000	174	19.155	145	+ 20·0	132	
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	8.000	1.750	4.000	3.500	7.500	117	6.834	107	+ 9·3	64	
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	15.700	3.650	9.450	6.350	15.800	119	17.818	134	— 11·2	133	
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	10.600	4.200	5.300	5.200	10.500	184	10.116	177	+ 4·0	57	
Felek-Fogaraser Bahn	52	. . .	5.800	1.150	2.900	2.100	5.000	96	. . . .	. . . .	. . .	52	.
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	6.600	3.850	3.800	7.700	11.500	230	7.366	247	— 6·9	50	
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	15.450	3.250	13.900	6.500	20.400	291	22.175	317	— 8·2	70	
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	22.000	3.400	11.000	6.800	17.800	151	17.983	152	— 0·7	118	
Háromszéker Localbahnen	122	122	34.000	6.500	17.000	13.000	30.000	246	27.295	223	+ 10·3	122	
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32	. . .	6.000	1.800	3.000	3.000	6.000	187	. . . .	. . . .	. . .	32	.
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	7.600	1.600	3.850	3.150	7.000	175	6.460	161	+ 8·7	40	
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	4.000	5.300	2.000	8.000	10.000	222	9.017	200	+ 11·0	45	
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.200	1.850	1.600	2.400	4.000	174	3.116	135	+ 28·9	23	
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	3.800	4.300	1.900	5.600	7.500	84	6.290	70	+ 20·0	89	
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	5.600	3.000	3.400	3.600	7.000	212	6.664	202	+ 5·0	33	
Matraer Vicinalbahnen	127	127	12.400	4.150	6.200	8.300	14.500	114	13.764	108	+ 5·6	127	
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	1.000	650	700	950	1.650	103	1.516	94	+ 9·6	16	
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	9.200	5.700	4.600	11.400	16.000	281	14.285	251	+ 12·0	57	

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. August 1893 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1892 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differenz per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Selbständige Localbahnen.
48.143	233.130	281.273	1.473	47.677	216.519	264.196	1.383	+ 6·5	2.210	2.075	Böhmische Commercialbahnen
104.259	64.478	168.737	5.443	90.300	60.032	150.332	4.849	+ 12·2	8.165	7.274	Bozen-Meraner Bahn
16.430	69.118	85.548	2.194	18.246	88.593	106.839	2.739	— 19·9	3.291	4.109	Cilli-Wöllan
9.450	21.907	31.357	1.254	8.454	20.405	28.859	1.154	+ 8·7	1.881	1.731	Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha
77.012	81.985	158.997	2.271	72.258	80.441	152.699	2.181	+ 4·1	3.407	3.272	Kremsthalbahn
7.170	9.201	16.371	5.457	6.394	8.779	15.173	5.058	+ 7·9	8.186	7.587	Kuttenberger Localbahn
39.848	15.712	55 560	2.315	37.073	14.097	51.170	2.132	+ 8·6	3.473	3.198	Mori-Arco-Riva a./G.
47.966	42.750	90.716	1.564	51·149	31.827	82.976	1.431	+ 9·3	2.346	2.147	Mühlkreisbahn
13.045	25.848	38.893	4.862	13.440	26.139	39.579	4.947	— 1·7	7.293	7.421	Neutitscheiner Localbahn
4.895	62.001	66.896	2.230	4.744	56.473	61.217	2.041	+ 9·3	3.345	3.062	Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft (Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.)
7.488	9.056	16.544	662	8.012	6.974	14.986	599	+ 10·5	993	899	Radkersburg-Luttenberg L.-B.
53.870	70.795	124.665	10.389	53.924	64.048	117.972	9.831	+ 5·7	15.584	14.747	Reichenberg-Gablonz Localbahn
91.974	15.273	107.247	2.234	55.693	12.142	67.835	1.655	+ 35·0	3.351	2.483	Salzkammergut-Localbahn-Ges.
8.779	131.647	140.426	7.801	8.238	127.642	135.880	7.548	+ 3·4	11.702	11.322	Stauding-Stramberger Localbahn
34.880	34.120	69.000	1.438	38.593	35.422	74.015	1.542	— 6·8	2.157	2.313	Steyrthalbahn
1.493	97.629	99.122	9.912	869	95.057	95.926	9.593	+ 3·3	14.868	14.390	Swolenowes-Smečna
7.516	9.644	17.160	660	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	990	. . .	Steiermärkische Landesbahnen
											Dampftramways.
58.972	8.453	67.425	6.743	66.771	6.841	73.612	7.361	— 8·4	10.115	11.042	Brünner Localeisenbahn-Ges.
235.328	5.177	240.505	5.345	221.749	4.170	225.919	5.020	+ 6·5	8.018	7.530	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Comp.
48.090	. . . .	48.090	4.008	45.140	. . . .	45.140	3.762	+ 6·5	6.012	5.643	Innsbruck-Hall i. T., Localbahn
99.210	. . . .	99.210	16.535	92.815	. . . .	92.315	15.386	+ 7·5	24.803	23.079	Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf
58.446	. . . .	58.446	9.741	49.831	. . . .	49.831	9.966	— 2·3	14.612	14.949	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (Dampftr. Westbl.-Hütteldorf)
39.043	22.153	61.196	5.099	36.476	22.056	58.532	4.502	+ 13·3	7.649	6.753	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
26.214	36.653	62.867	5.239	25.966	22.774	48.740	3.749	+ 39·7	7.859	5.624	Wiener Localbahnen Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
5,343.610	106,953.532	142,297.142	9.024	34,379.875	100,311.701	134,691.576	8.596	+ 5·0	13.536	12.894	**Summe**
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
2,392.900	36,673.693	49,066.593	6.551	12,088.341	34,474.446	46,562.787	6.223	+ 5·3	9.831	9.334	a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen
											b) Privatbahnen.
62.915	270.724	333.639	4.906	60.555	246.162	306.717	4.510	+ 8·8	7.359	6.765	Fünfkirchen-Bárscer Bahn
											Localbahnen:
80.750	47.950	128.700	1.159	83.564	32.460	116.024	1.045	+ 10·9	1.739	1.568	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen
15.650	19.750	35.400	722	23.326	22.380	45.706	993	— 22·6	1.083	1.399	Békéser Comitatsbahnen
79.150	83.850	163.000	1.235	71.887	63.454	135.341	1.026	+ 20·4	1.852	1.539	Bihárer Vicinalbahn
25.500	28.400	53.900	842	27.767	21.618	49.385	771	+ 9·2	1.263	1.156	Budapest-Lájosmizse Localbahn
56.550	48.450	105.000	788	56.576	48.470	105.046	789	— 0·1	1.182	1.183	Debreczin — Füzesabony — Ohát-Kócs-Polgar Localbahn
35.300	39.200	74.560	1.307	36.506	31.864	68.370	1.199	+ 9·0	1.960	1.798	Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn
23.800	26.200	50.000	961	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.441	. . .	Felek-Fogaraser Localbahn
20.700	65.200	85.900	1.718	17.633	28.349	45.982	920	+ 86·7	2.577	1.380	Gran—Almas-Füzitö Localbahn
90.650	62.850	153.500	2.193	92.108	62.084	154.192	2.202	— 0·5	3.289	3.303	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.
58.750	59.150	117.900	999	54.491	55.926	110.417	935	+ 6·8	1.498	1.402	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
94.100	92.200	186.300	1.527	92.451	76.052	168.503	1.381	+ 10·6	2.290	2.072	Háromszéker Localbahnen
20.800	17.600	38.400	1.200	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.800	. . .	Hermannstadt-Feleker Localb.
23.500	18.800	42.300	1.057	22.763	15.978	38.741	968	+ 9·2	1.586	1.452	Kaschau-Torna L.-B.
16.350	32.650	49.000	1.089	18.700	29.667	48.367	1.074	+ 1·4	1.633	1.611	Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma
11.700	22.400	34.100	1.483	9.901	11.654	21.555	937	+ 58·3	2.224	1.406	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
13.150	30.850	44.000	494	11.109	27.864	38.973	434	+ 13·8	741	651	Máros-Ludás—Bistritz Localb.
22.600	26.300	48.900	1.482	21.794	26.247	48.041	1.455	+ 1·9	2.223	2.182	Máros-Vásárhely Szász-Regen
38.300	61.500	99.800	786	38.288	53.150	91.438	719	+ 9·3	1.179	1.078	Matraer Vicinalbahnen
5.250	5.000	10.250	641	6.082	3.614	9.696	606	+ 5·8	961	909	Mezötur-Turkever Eisenbahn
27.400	62.600	90.000	1.579	26.079	48.681	74.760	1.312	+ 20·4	2.369	1.968	Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August		Im Monate August 1893 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate August 1893				1892		Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. August	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1893	1892										1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	5.600	5.100	1.400	6.600	8.000	444	3.534	195	+127·7	18	
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	6.800	3.050	3.400	4.600	8.000	228	8.730	249	— 8·4	35	
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	900	2.000	180	2.420	2.600	144	2.216	123	+ 17·1	18	
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	5.100	1.500	2.550	2.250	4.800	102	3.896	83	+ 22·9	47	
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	14.800	2.800	7.400	5.600	13.000	245	12.389	233	+ 5·2	53	
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	6.650	6.750	6.000	13.500	19.500	325	18.772	313	— 3·8	60	
Szekler Bahn	39	39	6.200	1.900	3.100	2.700	5.800	149	5.114	131	+ 13·7	39	
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	5.800	4.500	6.000	9.000	15.000	140	13.067	122	+ 14·8	107	
Taraczthal-Bahn	32	32	1.150	1.200	450	2.450	2.900	91	3.356	104	— 12·5	32	
Torontaler Localbahnen	109	109	20.400	14.900	10.200	29.800	40.000	367	34.298	314	+ 16·9	109	
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	3.100	2.450	1.800	2.500	4.300	134	3.619	113	+ 18·6	32	
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.150	11.300	2.550	12.450	15.000	300	10.599	211	+ 42·2	50	
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.500	500	1.100	700	1.800	49	1.368	37	+ 32·4	37	
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	48.200	12.950	24.100	25.900	50.000	168	46.439	156	+ 7·7	297	
Zagorianer Bahn	116	116	46.000	7.000	23.000	14.000	37.000	319	36.740	316	+ 0·9	116	
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	. . .	3.100	1.550	350	1.300	1.650	183	. . . .	. . .	. . .	1	
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	120.463	169.654	92.143	298.427	390.570	1.017	379.172	988	+ 2·9	384	
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	6.396	45.866	2.843	50.992	53.835	796	68.973	1.020	— 22·0	67·6	
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	52.520	36.156	17.095	59.179	76.274	646	73.024	618	+ 4·5	118	
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	183.452	202.151	163.681	498.917	662.598	943	616 492	877	+ 7·5	703	
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	58.542	47.370	36.680	69.620	106.300	327	97.450	300	+ 9·0	325	
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	917	6.521	304	9.683	9.987	261	9.495	248	+ 5·2	38·3	
Borossebes-Menyhazer Localb.	13·2	. . .	897	878	408	590	998	75	. . . .	. . .	. . .	1·6	
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	8.840	13.389	9.530	28.853	38.383	312	34.015	276	+ 13·1	123	
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	182.900	2.298	22.841	1.431	24.272	577	19.776	469	+ 23·0	42·2	
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	46.192	2.615	5.247	1.323	6.570	821	5.570	696	+ 18·0	8	
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.328	12.802	1.165	15.841	17.006	515	18.508	561	— 8·2	33	
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	8.857	1.138	2.820	1.607	4.427	260	4.046	238	+ 9·2	17	
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	. . .	6.679	773	2.005	680	2.685	99	. . . .	. . .	. . .	27	
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.679	1.450	230	699	929	274	804	237	+ 15·6	3·4	
Kesmárk—Szepes-Béla Localb.	9	9	3.600	1.567	745	605	1.350	150	1.286	142	+ 5·6	9	
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	4.733	1.476	1.638	2.026	3.664	366	4.612	461	— 20·6	10	
Löcsethalbahn	13	. . .	3.763	673	1.362	674	2.036	157	. . . .	. . .	. . .	13	
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	58·8	9.403	11.168	1.660	15.410	17.070	282	15.844	269	+ 4·8	60·6	
Poprádthalbahn	15	15	7.124	3.299	2.313	2.621	4.934	329	5.204	347	— 5·2	15	
Szamosthalbahn	222	222	29.731	13.059	19.364	29.205	48.569	218	55.924	252	— 13·5	222	
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	. . .	59	5.400	12	1.944	1.956	337	. . . .	. . .	. . .	5·8	
Summe	12.271	12.110	4,349.325	2,142.703	2,691.166	6,119.947	8,811.113	718	8,613.732	711	+ 1·0	12.252	12.
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	15.807	15.731	11,269.851	6,452.864	6,455.727	13,973.823	20,429.550	1.293	19,418.676	1.234	+ 4·7	15.769	15.
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.271	12.110	4,349.325	2,142.703	2,691.166	6,119.947	8,811.113	718	8,613.732	711	+ 1·0	12.252	12.
Hauptsumme	28.078	27.841	15,619.176	8,595.567	9,146.893	20,093.770	29,240.663	1 041	28,032.408	1.007	+ 3·4	28.021	27.
Oesterreichisch													
Achenseebahn	6·35	6·35	15.638	179	14 708	404	15.112	2.379	14.033	2.210	+ 7·6	. . .	. .
Gaisbergbahn in Salzburg	5·318	5·318	17.673	255	22.251	1.294	23.545	4.428	22.452	4.236	+ 4·5	. . .	. .
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	20.337	23	10.686	38	10.724	1.949	11.279	2.050	— 4·9	. . .	. .
Schafbergbahn (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft)	5·7	. . .	12.745	13	27.547	70	27.617	4.845	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	9.167	6.294	4.929	15.113	20.042	191	13.416	128	+ 49·2	105	1
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	26.412	17.864	31.016	81.836	112.652	419	102.065	379	+ 10·4	269	2
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen:													
Doboj-Dolnja Tuzla	67	67	5.096	13.326	2.460	11.260	13.720	205	11.261	168	+ 21·8	67	
Metkovic-Mostar-Sarajevo	178	178	47.549	4.244	13.992	17.579	31.571	177	35.648	200	— 11·5	178	1

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. August 1893 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1892 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 8 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
7.850	38.250	46.100	2.561	1.806	2.380	4.186	2.093	+ 22·4	3.841	3.139	Petroszény-Lupény Localbahn
21.050	27.050	48.100	1.374	25.241	33.399	58.640	1.675	— 18·0	2.061	2.512	Puszta Tenyö—Kun - Szt. Marton
1.355	20.345	21.700	1.206	867	14.707	15.574	865	+ 39·4	1.809	1.297	Ruma-Vrdnik Localbahn
17.650	14.050	31.700	674	19.092	11.981	31.073	661	+ 2·0	1.011	992	Somogy-Szobb-Bárcser Bahn
45.200	46.400	91.600	1.728	44.033	41.689	85.722	1.617	+ 6·9	2.592	2.425	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
39.600	90.900	130.500	2.175	32.081	86.794	118.875	1.981	+ 9·8	3.263	2.972	Száthmar-Nagybányaer Localb.
19.700	18.000	37.700	967	17.472	14.982	32.454	832	+ 16·2	1.450	1.248	Székler Bahn
39.950	59.850	99.800	933	39.509	49.501	89.010	831	+ 12·3	1.400	1.246	Szilágyságer Eisenbahn
2.730	15.270	18.000	563	2.268	15.873	18.141	567	— 0·7	844	850	Taraczthal-Bahn
67.700	136.100	203.800	1.870	63.604	112.645	176.249	1.616	+ 15·7	2.805	2.424	Torontaler Localbahnen
14.750	19.550	34.300	1.072	15.751	12.824	28.575	893	— 20·0	1.608	1.339	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
21.550	71.750	93.300	1.866	18.737	47.834	66.571	1.331	+ 40·2	2.799	1.996	Vinkovce-Brcskaer Bahn
7.550	4.250	11.800	319	5.782	2.799	8.581	232	+ 37·5	478	348	Warasdin-Golubovecer Localb.
139.300	181.700	321.000	1.081	141.582	131.685	273.267	850	+ 27·2	1.621	1.275	Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)
105.600	93.300	198.900	1.714	98.328	90.293	188.621	1.626	+ 5·4	2.571	2.439	Zagorianer Bahn
350	1.300	1.650	1.650	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.475	. . .	Zsebely-Csákováer Localbahn
											II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
454.725	2,177.980	2,632.705	6.854	454.672	2,368.067	2,822.739	7.409	— 7·5	10.284	11.113	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
18.191	318.269	336.460	4.970	18.028	549.615	567.643	8.397	— 40·8	7.455	12.595	ungarische Strecken
112.954	424.373	537.327	4.553	108.994	388.926	497.920	4.219	+ 7·9	6 829	6.328	Mohács-Fünfkirchner Bahn
1,083.552	3,778.561	4,862.113	6.916	1,032.405	3,403.576	4,435.981	6.310	+ 9·6	10.374	9.465	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. Südbahn-Gesellschaft ungarische Linien
											Selbstständige Localbahnen:
223.130	546.190	769.320	2.367	212.200	420.150	632.350	1.945	+ 21·7	3.550	2.917	Arader u. Csánader vereinigte E.
1.950	73.822	75.772	1.978	2.103	72.095	74.198	1.936	+ 2·2	2.967	2.904	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn
408	590	998	624	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	936	. . .	Borossebes-Menyhazer Localb.
49.714	220.837	270.551	2.200	51.690	209.015	260.705	2.120	+ 3·8	3.300	3.180	Bárcs-Pakracer Eisenbahn
134.870	8.823	143.693	3.405	115.980	6.904	122.884	2.948	+ 15·5	5.817	4.431	Budapester Localbahnen
32.225	9.236	41.461	5.182	27.354	8.876	36.230	4.528	+ 14·4	7.773	6.792	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
5.550	105.616	111.166	3.369	5.890	105.027	110.917	3.361	+ 0·2	5.053	5.041	Gölnitzthal-Bahn
14.909	9.806	24.715	1.454	14.520	10.019	24.539	1.444	+ 0·7	2.181	2.166	Güns-Steinamanger Vicinalbahn.
13.614	2.915	16.529	612	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	918	. . .	Haraszti-Ráczkeve Localbahn
1.456	4.646	5.502	1.618	1.632	3.885	5.517	1.622	— 0·2	2.427	2.433	Holics-Gödinger Localbahn
3.760	5.137	8.897	988	743	543	1.286	543	+ 82·0	1.483	815	Késmárk—Szepes-Béla Localb.
8.595	13.857	22.452	2.245	9.056	12.671	21.727	2.173	+ 3·3	3.367	3.259	Keszthély-Balaton Szt. György Lb.
8.836	5.749	14.585	1.122	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.683	. . .	Löcsethalbahn
11.190	121.294	132.484	2.186	7.874	114.997	122.871	2.089	+ 4·6	3.279	3.133	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
11.828	21.517	33.345	2.223	11.307	21.144	32.451	2.163	+ 2·8	3.334	3.244	Poprádthalbahn
149.937	201.726	351.663	1.583	148.723	198.715	347.438	1.565	+ 1·1	2.373	2.348	Számosthalbahn
98	7.276	7.374	1.271	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.906	. . .	Terret-Kowacsnaer Bahn
1109.142	46,691.002	62,800.144	5.126	15,609.245	43,943.731	59,552.976	4.927	+ 4·0	7.689	7.391	**Summe**
											Recapitulation.
3343.610	106,953.532	142,297.142	9.024	34,379.875	100,311.701	134,691.576	8.596	+ 5·0	13.536	12.894	**Summe der österr. Eisenbahnen**
1109.142	46,691.002	62,800.144	5.126	15,609.245	43,943.731	59,552.976	4.927	+ 4·0	7.689	7.391	**Summe der ungar. Eisenbahnen**
5452.752	153,644.534	205,097.286	7.319	49,989.120	144,255.432	194,244.552	6.998	+ 4·6	10.979	10.497	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.											
28.007	1.081	29.088	. . .	26.480	666	27.146	. .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
45.556	1.523	47.079	. . .	47.530	100	47.630	. .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
50.386	124	50.510	. . .	47.100	45	47.145	. .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)
27.547	70	27.617	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn (Salzkammergut Localb.-Actien-Gesellschaft)
Herzegowinaer Eisenbahnen.											
32.417	95.840	128.257	1.221	29.905	66.501	96.406	918	+ 33·0	1.832	1.377	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
80.434	585.351	765.795	2.847	158.953	488.620	647.573	2.407	+ 18·3	4.271	3.610	K. u. k. Bosna-Bahn
											Bosn.-Herzegow.Staatsbahnen.
17.947	75.419	93.366	1.394	19.202	57.339	76.541	1.142	+ 22·0	2.091	1.713	Doboj-Doljna Tuzla (Han)
70.505	145.910	216.415	1.216	61.090	164.169	225.259	1.265	— 3·8	1.831	1.897	Metković-Mostar-Serajevo

Böhmische Nordbahn. Die nachgewiesenen Mehreinnahmen des Monates August 1893 resultiren aus der Steigerung des Verkehres im Allgemeinen, besonders jedoch in der Frequenz der Kohle.

Böhmische Westbahn. Im Monat August 1893 stellt sich, verglichen mit dem definitiven Ergebnisse des gleichen Monates im Vorjahre, eine Mehreinnahme von fl. 10.283 heraus.

Der Personenverkehr hat um 3139 Personen und der Frachtenverkehr um 19.140 t, woran der Artikel „Kohle" mit 4603 t participirt, zugenommen.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 für die Monate Jänner—April definitiv, ab Mai provisorisch ermittelt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate August 1893 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 1036, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 33.036, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 32.000; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 6403, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 19.503, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 13.100 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmungen resultirt aus dem stärkeren Kohlen- und dem stärkeren Verkehre in diversen Gütern.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch ermittelt, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der ersten vier Monate richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Die k. k. Staatsbahnen und die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen weisen pro Monat August 1893 im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates im Vorjahre eine Minderbewegung von 145.447 Personen und von 64.442 t aus mit einer Mehreinnahme von fl. 90.104 aus dem Personen- und Gepäckverkehre, und von fl. 277.197 aus dem Güterverkehre. Es ergibt sich demnach eine Gesammtmehreinnahme von fl. 367.301.

Wie bereits in den Vormonaten erwähnt wurde, sind die Ausfälle in der Personenfrequenz und der Güterbeförderung nur rechnungsmässig in Folge der Zusammenlegung mehrerer Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, für welche früher getrennte Aufstellungen gemacht wurden, entstanden.

Von diesem rechnungsmässigen Minus entfallen auf die östlichen Linien:

Personen	49.952
Tonnen	44.520

westlichen Linien:

Personen	95.495
Tonnen	19.922

Die Mehreinnahmen aus dem Personenverkehre von fl. 90.104 finden ihre Erklärung einerseits in dem lebhafteren directen Verkehre auf den westlichen Linien, andererseits in der gegen das Vorjahr eingetretenen Erhöhung des Fahrgeldes durch die separate Einhebung der Fahrkarten-Stempelgebühren.

Im Güterverkehre ergab sich auf den westlichen Staatsbahnlinien eine Mehreinnahme von fl. 329.611, welche insbesonders einer namhaften Hebung des Localverkehres zuzuschreiben ist.

Auf den westlichen Linien wurden im August 1893 über 10.000 Wagenladungen mehr verfrachtet als im August 1892. An diesem Plus participiren:

Kohle und Coaks	mit	4.104 Wagen
diverse Güter	„	1.734 „
Getreide und Mahlproducte	„	1.421 „
Erde, Sand, Steine	„	1.252 „
Erze und Schlacken	„	715 „
Heu, Stroh etc.	„	475 „
Holz des Sp.-T. 2	„	352 „

Dagegen ist im Güterverkehre auf den Staatsbahnen in Galizien ein Rückgang in der Verkehrsbewegung zu constatiren, welcher durch die mehrfachen Verkehrsunterbrechungen anlässlich Hochwasser und zum Theile auch durch das Auftreten der Cholera in Galizien hervorgerufen worden ist. Während der Getreideverkehr aus Rumänien via Suczawa gegen den gleichen Monat des Vorjahres um 360 Wagenladungen gestiegen ist, blieb der Getreideimport aus Russland via Podwoloczyska und Nowosielitza um ein annähernd gleich grosses Quantum zurück. Speciell wird noch hervorgehoben, dass sowohl die Einnahmen pro August 1893, als auch jene pro August 1892, auf gleicher Tarifgrundlage berechnet sind, da in beiden Monaten das vom 15. Juli 1892 giltige Staatsbahn-Barême zur Anwendung gelangte.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschifffahrt ergibt sich folgendes Gesammttransportbild:

Minus 168.528 Personen und 21.365 t; Plus fl. 76.972 aus dem Personen- und Gepäcksverkehre und fl. 316.623 aus dem Güterverkehre; somit ein Gesammtplus von fl. 393.595.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt betrug pro August 1893 die Frequenz 24.180 Personen und 8001 t mit einer Einnahme im Personenverkehre von fl. 15.108 und im Güterverkehre von fl. 7541, in Summa fl. 22.649 gegen fl. 21.980 des gleichen Monate im Vorjahre.

Die definitiven Buchungen des Jahres 1893 umfassen die Monate Jänner—Mai.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate August 1893 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme um 1813 Personen, welchem Ergebnisse eine Mindereinnahme von fl. 1051 gegenübersteht.

Hingegen ergab der Güterverkehr im Berichtsmonate im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres ein günstiges Resultat, indem die Transporte um 44.728 t und die bezüglichen Einnahmen um fl. 42.184 sich erhöhten.

Transportzunahmen ergaben sich bei den nachbenannten Massenartikeln, und zwar:

bei Kohlen	um	36.025·1 t
„ Getreide aller Art	„	6.662·1 „
„ Mehl und Mahlproducten	„	1.315·5 „
„ Holz aller Art	„	6.016·2 „
„ Steinen aller Art	„	6.877·8 „
„ Ziegeln	„	3.844·2 „

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist zu verzeichnen bei raffinirtem Zucker um 953·4 t.

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 2706 Personen ab; die bezüglichen Einnahmen steigerten sich um fl. 1254.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme um 656 t und des Erträgnisses um fl. 6143.

Transportzunahmen ergaben sich bei Holz aller Art um 427·8 t, und bei Ziegeln um 261·1 t, während bei Getreide aller Art eine Abnahme um 44 t und bei Steinen aller Art eine Abnahme um 481·6 t zu verzeichnen ist.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn verminderte sich die Personenfreqenz um 1433 Personen, die correspondirenden Einnahmen um fl. 34; im Frachtenverkehre ist eine Zunahme um 1495 t und des Erträgnisses um fl. 2299 zu constatiren.

Die definitiven Abrechnungen des Jahres 1893 reichen bis Ende Mai.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate August 1893 resultirende Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres wurde theils durch die lebhafter gewordene Personenfrequenz, theils durch die Zunahme in Kohlen-, Getreide- und Erztransporten erzielt.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat August 1893 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 640 = 0·63 pCt. geringer.

An dieser Mindereinnahme participirt der Personenverkehr mit fl. 1050 = 3·26 pCt., obzwar 777 Reisende = 1·16 pCt. mehr befördert wurden, dagegen weist der Güterverkehr eine Mehreinnahme von fl. 410 = 0·59 pCt., Mehrverfrachtung von 2206 t = 4·98 pCt. Eisen, Malz, Schlacke, Schiefer und Steine, aus.

Die Einnahmen des Jahres 1893 enthalten das definitive Ergebniss bis Ende Juni.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat August 1893 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Abnahme der Frequenz um 839 Reisende und der bezüglichen Einnahmen um fl. 207. Der Frachtenverkehr weist eine Zunahme um 841 t, bezw. fl. 552 in Folge grösserer Kohlentransporte aus.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im August 1893 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen im August 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . .	+ 28.596 Personen	und —	7.519·— fl.
Ergänzungsnetz . . .	+ 14.917 „	„ +	6.931·— „
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 10.217 „	„ +	710·— „

Auf dem garantirten Netze nahmen die Fahrten auf längere Strecken ab.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen im August 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 21.228 t	+ 45.406·— fl.
„ „ Ergänzungsnetz	+ 38.259 t	+ 40.508·— „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	+ 15.910 t	+ 27.239·— „

Die Mehreinnahmen stehen mit der Mehrleistung, die hauptsächlich auf den stärkeren Kohlenverkehr zurückzuführen ist, in Einklang.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1893 reicht bis Ende Mai.

Südbahn-Gesellschaft. Auf den gesammten Linien der Südbahn-Gesellschaft ergab sich im Monate August 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine Mehreinnahme von fl. 266.089, wovon auf den Personenverkehr fl. 69.187 und auf den Frachtenverkehr fl. 196.902 entfallen. Diese Mehreinnahmen sind dem regen Reiseverkehre im heurigen Jahre, bezw. den anhaltend günstigen Transport-Conjuncturen im Frachtenverkehre, wobei sich besonders in diesem Monate der beginnende Getreideexport bemerkbar machte, zuzuschreiben.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen fremden Bahnen erzielten die Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter, Leoben-Vordernberger und Bárcs-Pakraczer Bahn, sowie die Vicinalbahn Güns-Steinamanger schliessliche Mehreinnahmen.

Die Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Cilli-Wöllan schliessen im Personenverkehre und die Graz-Köflacher und Radkersburg-Luttenberger Bahn sowohl im Personen- als Frachtenverkehre mit Ausfällen ab.

Die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben weist eine Mehreinnahme von fl. 130 aus, während die Einnahmen der Localbahn Mödling-Hinterbrühl gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres um fl. 654 zurückblieben.

Stauding-Stramberger Localbahn. Die im Monate August 1893 ausgewiesene Mehreinnahme gegenüber dem Resultate des gleichen Monates im Vorjahre wurde aus der Mehrbeförderung von 981 Personen und 423 t Güter aller Art erzielt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die Vergleichung der Einnahmen des Monates August 1893 mit jenen desselben Monates vom Vorjahre zeigt eine Steigerung der Einnahmen im Betrage von fl. 1492 für alle Verkehrszweige zusammengenommen.

Die Mehreinnahmen für die Periode vom 1. Jänner bis 31. August betragen gegenüber dem Vorjahre fl. 30.401.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von Grobelno über Sauerbrunn-Rohitsch zur Landesgrenze. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 25. September die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, bezüglich der von dem steiermärkischen Landes-Ausschusse projectirten normalspurigen Localbahn von Grobelno über Sauerbrunn-Rohitsch zur Landesgrenze im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 40.562.]

Localbahn von der Station Winterberg der Localbahn Strakonitz-Winterberg über Wallern zur Station Salnau. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision betreffend das von dem Actionscomité für den Bau der Localbahn Winterberg-Wallern-Salnau vorgelegte Project für eine normalspurige Localbahn von der Station Winterberg der Localbahn Strakonitz-Winterberg über Wallern zur Station Salnau der Linie Budweis—Salnau der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft für den 9. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [G.-I.-Z. 18.820.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Chyrow—Strij: Schleppgeleise von der Station Sambor zum Lagerplatze der Firma Joh. Liebig & Cie.: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung eines aus der Station Samhor der Linie Chyrow—Strij ausmündenden Schleppgeleises zum Lagerplatze der Firma Joh. Liebig & Cie. für den 9. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [G.-I.-Z. 19.117.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde—Ehershach: Schlepphahn von Kuttenthal nach Vselis.) Das Project für die Anlage einer normalspurigen Schlepphahn von der Station Kuttenthal zur Zuckerfabrik Horka in Všelis wurde zur Ausführung genehmigt.

[30. August, Z. 37.584.]

— (Verlängerung des Rübenverladegeleises in Netřeb.) In Folge des gesteigerten Rübenverkehres wird das Rübenverladegeleise in Netřeb, km 9·5/7 der Strecke Kralup—Neratowitz, mit dem dazugehörigen Verladeplatze verlängert.

[11. September, Z. 47.856.]

— (Kohlenmagazin in der Station Bakov.) In der Station Bakov wird für Zwecke des Carl Pollak ein Kohlenmagazin errichtet. [5. September, Z. 46.780.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Erweiterung der Station Karbitz.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 18. April durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Erweiterung der Station Karbitz, umfassend die Anlage neuer Geleise, dann die Herstellung einer zweiten Rampe, eines Anbaues und eines eisernen Perrons nach Massgabe der getroffenen Commissionsbestimmungen zur Ausführung genehmigt. [5. September, Z. 43.510.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag — Furth: Erweiterung der Wächterhäuser in Praskoles und Mauth.) Die Wächterhäuser Nr. 46 in der Personenhaltestelle Praskoles und Nr. 64 in der Personenhaltestelle Mauth werden erweitert und mit einer Veranda ausgestattet.

[5. September, Z. 46.778.]

Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. (Projecte für Brückenwaage, Locomotiv-Drehscheibe und Kohlenschuppen.) Die Normalpläne für die Herstellung der Brückenwaage, der Locomotiv-Drehscheibe und des Kohlenschuppens in der Station Cervignano wurden zur Ausführung genehmigt.

[4. September, Z. 46.832.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Weglassung der Tenderwache bei den auf der Ostrauer Montanbahn zur Tageszeit mit verkehrt gestellter Maschine verkehrenden Kohlenzügen.) Die k. k. General-Inspection hatte der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn probeweise auf die Dauer eines Jahres gegen Einhaltung gewisser Bedingungen gestattet, bei den auf der Ostrauer Montanbahn zur Tageszeit mit verkehrt gestellter Maschine (Tender voran) verkehrenden Kohlenzügen die Tenderwache wegzulassen. Nachdem sich nun während der erwähnten Versuchszeit aus dieser Einführung keinerlei Anstände ergehen haben, so wurde die Bewilligung ertheilt, von dieser proheweise gestattet gewesenen Weglassung der Tenderwache unter den aufgestellten Bedingungen bis auf Weiteres Gebrauch zu machen. — Diese mehrerwähnten Bedingungen sind:

1. Muss die Ausschau des Maschinenpersonals über den Tender eine unbehinderte sein und die Beobachtung der zu befahrenden Strecke und der Signale mit grösster Gewissenhaftigkeit stattfinden.
2. Bei der Annäherung an Rampen und Wächterhäuser muss erhöhte Vorsicht angewendet und daher das Nachfeuern vermieden werden, weil hiebei zumeist Führer und Heizer zur Locomotive gekehrt sind.

[20. August, G.-I.-Z. 15.917.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse der Deutschen Eisenbahnen im Monate August.) Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat August ergibt für die 70 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.630·16 km Folgendes: Im August 1893 betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr im Ganzen 36,796.079 Mk. oder 1,338.231 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres, auf 1 km Betriebslänge 997 Mk. oder 3·0 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 73,441.612 Mk. oder 5,262.587 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres, auf 1 km Betriebslänge 1957 Mk. oder 6·82 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres. — In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende August 1893 betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst, a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 136,286.252 Mk. oder 3,135.471 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres, auf 1 km Betriebslänge 4558 Mark oder 1·2 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 289,916.476 Mark oder 14,105.358 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres, auf 1 km Betriebslänge 9529 Mk. oder 3·9 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt, a) aus dem Personenverkehr im Ganzen 44,604.387 Mark oder 880.422 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres, auf 1 km Betriebslänge 6373 Mk. oder 0·81 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 79,155.544 Mk. oder 4,674.909 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres, auf 1 km Betriebslänge 11.184 Mk. oder 4·94 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres. Eröffnet wurde am 1. August die Strecke Hammereisenbach—Furtwangen 13·63 km (Bregthalbahn), am 2. August die Strecke Arolsen—Corbach 18·9 km (kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld).

Preussen. (Aufhebung der Güterstation Köln-Pantaleon als Tarifstation.) Mit dem 1. October wurde die Güterstation Köln-Pantaleon im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (linksrheinische) als Tarifstation aufgehoben und dient dieselbe bis auf Weiteres nur noch als Ladestelle des Güterhahnhofes Köln-Süd innerhalb der hestehenden Verkehrsheschränkungen und unter Anwendung der Entfernungen und Tarifsätze des letzterwähnten Bahnhofes.

— (Aufhebung einer Verkehrsbeschränkung rücksichtlich der Station Buch.) Die für die Station Buch des Eisenbahn-Directionshezirkes Berlin bestandene Beschränkung, dass Sendungen nach derselben nur frankirt, von derselben nur unfrankirt und in beiden Richtungen ohne Nachnahme zur Auflieferung gelangen dürfen, wurde mit 1. October aufgehoben.

Bayern. (Anderweite Unterstellung der Localbahnen Günzburg-Krumbach und Passau-Freyung.) Die Localhahn Günzburg-Krumhach wurde mit 1. October dem kgl. Oberbahnamte Augsburg, und die Localbahn Passau-Freyung wird mit 15. October dem kgl. Oberbahnamte Regensburg unterstellt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay und Echellen.) Dieser Dampfer von 2343 Tonnen Gehalt ist am 3. September mit 41 Passagieren und 778 Gewichtstonnen factischer Ladung nationaler Provenienz, sowie 2013 Stück verschiedenen Holzes, von Triest nach Bombay und Echellen abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 40 Colli Esswaaren, 45 Colli Bier, 27 Colli Manufacturwaaren, 18 Colli Metallwaaren, 3 Colli Schuhwaaren, 70 Colli Zucker, 16 Colli Glaswaaren; nach Bagdad 4 Colli Mützen, 40 Colli Papier, 5 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Manufacturwaaren, 65 Colli Zündhölzchen, 5 Colli Farben; nach Bassorah 12 Colli Baumwollwaaren, 15 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Lampen, 41 Colli Glaswaaren, 7 Colli Metallwaaren; nach Bushire 2 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Metallwaaren, 13 Colli Lampen, 10 Colli Steingutwaaren, 50 Colli Zündhölzchen; nach Suez 19 Colli Esswaaren, 76 Colli Zucker; nach Aden 5 Colli Spielkarten, 41 Colli Esswaaren, 117 Colli Mehl, 5 Colli Garne, 8 Colli Glasperlen; nach Zanzibar 275 Colli Mehl, 5 Colli Glasperlen, 31 Colli Zucker; nach Massaua 2 Colli Metallwaaren, 7 Colli Spiritus; nach Mozamhique 32 Colli Glasperlen; nach Bombay 21 Colli Mützen, 32 Colli Bier, 49 Colli

Knöpfe, 1059 Colli Papier, 10 Colli Spielkarten, 112 Colli Kurzwaaren, 110 Colli Baumwollwaaren, 604 Colli Farben, 33 Colli Garne, 34 Colli Spielwaaren, 5 Colli musikalische Instrumente, 42 Colli Lampen, 203 Colli Manufacturwaaren, 245 Colli Metallwaaren, 59 Colli Holzwaaren, 305 Colli Glasperlen, 2 Colli Schuhwaaren, 169 Colli Glaswaaren; nach Kurrache 34 Colli Papier, 17 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Metallwaaren; nach Calicut 5 Colli Kurzwaaren; nach Mangalere 44 Colli Kurzwaaren; nach Colombo 23 Colli Papier, 5 Colli Garne; nach Rangoon 23 Colli Baumwollen, 26 Colli Metallwaaren; nach Madras 13 Colli Holzwaaren, 69 Colli Glasperlen; nach Calcutta 31 Colli Knöpfe, 142 Colli Papier, 18 Colli Kurzwaaren, 175 Colli Baumwollwaaren, 32 Colli Garne, 95 Colli Manufacturwaaren, 42 Colli Metallwaaren, 20 Colli Holzwaaren, 223 Colli Glasperlen, 20 Colli Glaswaaren; nach Penang 18 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Lampen; nach Singapore 33 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Metallwaaren, 2 Colli Mützen, 11 Colli Glasperlen; nach Soerabaya 21 Colli Papier, 175 Colli Mehl, 12 Colli Manufacturwaaren; nach Batavia 9 Colli Glasperlen; nach Samarang 13 Colli Glasperlen, 31 Colli Papier; nach Lingha 10 Colli Steingutwaaren; nach Hongkong 2 Colli Manufacturwaaren; nach Hongkong-Option-Shanghai 250 Colli Zündhölzchen; nach Manila 43 Colli Papier, 3 Colli Schuhwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 632.131 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Vertheilung des Personenverkehres auf die I., II. und III. Wagenclasse. Ueber die Vertheilung des Personenverkehres auf die I., II. und III. Wagenclasse macht das „Bulletin de Statistique et de Législation Comparée", welches vom französischen Finanzministerium herausgegeben wird, die in der folgenden Zusammenstellung enthaltenen Angaben.

	Verhältniss der in den drei Classen beförderten Personenzahl (Hunderttheile)			Verhältniss der aus dem Verkehr der drei Classen erzielten Einnahmen (Hunderttheile)		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Deutschland . . .	0·6	10·2	89·2	4·9	26·9	68·2
Oesterreich . . .	1·2	12·7	86·1	7·5	27·6	64·9
Russland	1·4	7·1	91·5	6·2	15·1	64·1
Schweiz	2·2	19·7	78·1	11·4	34·4	54·2
Grossbritannien . .	3·6	8·1	88·3	12·4	10·6	77·0
Belgien	3·9	12·8	83·3	14·8	25·1	60·1
Italien	4·8	25·9	69·3	17·5	36·6	45·9
Holland	7·0	23·0	70·0	16·6	36·2	47·2
Frankreich	8·0	36·0	56·0	21·0	27·0	52·0

Die Zahlen des grössten Verkehres in den einzelnen Classen und der grössten Einnahmen daraus sind in der Tahelle durch stärkeren Druck hervorgehoben. Zu hemerken ist, dass da, wo eine vierte Classe besteht, diese der dritten zugerechnet worden ist. [„Centralblatt der Bauverwaltung."]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXIII. Stückes.) Das am 27. Septemher herausgegebene CXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2325: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 22. September 1893, Z. 121.544, hetreffend die Beihringung von Viehpässen für die aus Galizien nach Böhmen einzuführenden Pferde.

— (Inhalt des CXXIV. Stückes.) Das am 30. September herausgegebene CXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2326: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund Artikel 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolls verboten ist.

Nr. 2327: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 28. Septemher 1893, Z. 63.771, hetreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Nagy-Küküllö und Szepes in Ungarn nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CXXV. Stückes.) Das am 2. October herausgegebene CXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2328: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 27. Septemher 1893, Z. 16.056, hetreffend die Aufhebung des Verhotes der Einfuhr und des Eintriehes von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Neutitschein in Mähren nach Schlesien.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) Der Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens hielt heute nach zweimonatlicher Pause unter dem Vorsitze seines Präsidenten, beh. aut. Civil-Ingenieurs E. A. Ziffer, seine 7. Versammlung ab, in welcher der beh. aut. Maschinenbau-Ingenieur Ludwig von Luschka seine Reiseeindrücke in den Vereinigten Staaten in Bezug auf Stadtbahnen mittheilte. In seinen einleitenden Bemerkungen scizzirt Ingenieur Luschka die allgemeine Anlage der Strassenlinien, auf denen sich der Stadtbahnverkehr abspielt und übergeht sodann zu einer eingehenden und sachlichen Schilderung der technischen Anlage, der Verkehrseinrichtungen, sowie der Verkehrsabwicklung jener Stadtbahnen, die er hesucht hatte. Durch seine Ausführungen zeigte sich der Vortragende als genauer Beohachter, der die Vor- und Nachtheile des Gesehenen sofort erfasst und entsprechend aufzunehmen versteht. Derselbe hebt im Verlaufe seines Berichtes manche, insbesondere für unsere zukünftige Stadtbahn nachahmenswerthe Einrichtungen hervor und schliesst mit dem Wunsche, es mögen die durch seine heutigen Anregungen hervorgehohenen Einführungen bei den amerikanischen Stadthahnen in Oesterreich haldigst Eingang finden. Dem mit grossem Beifalle Seitens der Versammlung aufgenommenen Vortrage folgte eine äusserst lebhafte und animirte Debatte, die sich ausschliesslich in Bezug auf die Stromführung bei der Anlage elektrischer Stadtbahnen, sowie auf die durch die Einführung solcher Bahnen möglicherweise hervorgerufenen Störungen in der anstandslosen Functionirung der Telephon- und Telegraphen-Apparate, entspann. Der vorerwähnte Reisebericht, wie die darauffolgende Dehatte werden im Wortlaute in einem der nächsten Hefte der „Mittheilungen" des Vereines erscheinen.

Verlosungen.

Am 16. Septemher:

Bekeser Comitats-Vicinalbahnen. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Am 22. September:

Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee. Prioritätsactien (Rückzahlung sofort).

Am 30. September:

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1892 (Rückzahlung ah 2. Jänner 1894).

Am 1. October:

Brünn-Rossitzer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. (Rückzahlung ah 2. Jänner 1894).

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten I. Em., 5 pCt. Prioritäten II. Em. (1871) und III. Em. (1872) (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885 (Rückzahlung ab 1. April 1894).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Gold-Prioritäten I. und II. Em. und 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Novemher).

Erste ungarisch-galizische Eisenhahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Ungarische Westbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1890 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Am 2. October:

Bozen-Meraner Bahn. Actien I. und II. Em. und 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Eisenerz-Vordernherger Localbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ah 2. Jänner 1894).

Kaiserin Elisaheth-Bahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten vom Jahre 1883 (Rückzahlung ah 1. April 1894).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten und 4 pCt. Silher-Prioritäten (Rückzahlung ab 1. April 1894).

Localhahn Laihach-Stein. 4 pCt. Prioritäten.

Localbahn Strakonitz-Winterherg. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ah 2. Jänner 1894).

Eisenhahn Wien-Aspang. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ah 2. Jänner 1894).

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat September 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	ausländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	173	47	126	—	—	—	—
Roggen	—	27	16	11	—	—	—	—
Gerste	—	201	55	146	—	—	—	—
Hafer	14	101	—	115	—	—	—	—
Erbsen	812	20	313	519	—	—	—	—
Bohnen	416	73	—	489	—	—	—	—
Raps	88	55	—	143	—	99	99	—
Wicken	24	—	—	24	—	—	—	—
Leindotter	20	—	—	20	—	—	—	—
Leinsamen	40	—	—	40	—	—	—	—
Mais	13	100	113	—	100	—	100	—
Diverse	39	104	7	136	—	—	—	—
Zusammen	1.466	854	551	1.769	100	99	199	—
Versicherungswerth fl.	13.744	5.395	4.056	15.083	700	1.280	1.980	—
Spiritus	6.407	688	1.518	5.577	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	101.156	10,322	24.601	86.877	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide.								
Lagerscheine Stück	6	—	4	2	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	4.400	—	3.100	1.300	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants Stück	5	—	4	1	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	4.100	—	3.100	1.000	—	—	—	—
Lombardbetrag fl.	2.020	—	1.620	400	—	—	—	—
Spiritus.								
Lagerscheine Stück	10	2	5	7	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	16.720	3.082	9.328	10.474	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants Stück	10	2	5	7	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	16.720	3.082	9.328	10.474	—	—	—	—
Lombardbetrag fl.	9.670	1.200	5.320	5.550	—	—	—	—

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro September 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	5746·69	3855·82	2448·71	7153·80
Roggen	1614·75	714·33	305·70	2023·38
Gerste	368·84	509·50	519·60	358·74
Hafer	321·59	408·60	179·96	550·23
Mais	4430·60	503·80	1349·49	3594·91
Mehl	829·79	306·00	262·45	873·34
Wein	7653·91	410·27	414·51	7649·67
Verschiedenes	1022·40	684·11	1099·08	607·43
Zusammen	21988·57	7392·43	6579·50	22801·50
Versicherungswerth fl.	423.170·—	62.790·—	55.540·—	430.420·—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	51	15	15	51
Versicherungswerth	244.900	106.750	106.955	244.695
Abgesondert übertragene Warrants, St.	4	1	1	4
Versicherungswerth	9.300	3.400	3.825	8.875
Lombardbetrag	3.700	1.600	1.800	3.500

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Kohlenverkehr mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Neue Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecke Schrambach—Kernhof.

Mit sofortiger Giltigkeit werden für Kohlensendungen unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen von den Stationen Brüx A.T.B. und Dux A.T.E. nach Stationen der Neubaustrecke Schrambach—Kernhof nachstehende Frachtsätze berechnet:

Nach	Von Brüx	Von Dux
	Kreuzer pro 100 kg	
Freiland	56	57
Hohenberg	57	58
St. Egydi am Neuwalde	58	58
Kernhof	58	58

Wien, am 4. October 1893. [826]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Hinausgabe eines Nachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1893 gelangt zum Gebührentarif für den Personen- und Gepäcksverkehr auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów) ein I. Nachtrag zur Ausgabe, welcher eine Berichtigung, betreffend die Abfertigung von Schüblingen, Corrigenden etc., enthält.

Wien, am 25. September 1893. [827]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station „Stein-Irresdorf" für den Eilgutverkehr.

Die für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Güterverkehr eingerichtete Station Stein-Irresdorf der Localbahn Budweis-Salnau wird am 1. October 1893 auch für den Eilgutverkehr eröffnet.

Wien, im September 1893. [828]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau / Regensburg — Donaulände transit vom 15. Juni 1892.

Am 1. October 1893 ist der Nachtrag III zum Verbands-Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft getreten.

Derselbe enthält ausser Abänderungen von Stationsnamen neue Frachtsätze, sowie abgeänderte Frachtsätze für die Station Leipzig Mgb. Bhf., dann Abänderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen.

Exemplare können bei der Direction zum Preise von 3 kr. bezogen werden.

Wien, am 4. October 1893. [829]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Praskačka".

Am 10. October 1893 gelangt die Personen-Haltestelle „Praskačka" zwischen den Stationen Königgrätz und Dobřenitz-Syrowatka zur Eröffnung.

Die Entfernung von ersterer beträgt 8, von letzterer 6 km.

Wien, am 4. October 1893. [830]

Sächsisch-Thüringischer Verband.

Einführung des Nachtrages XI zum Heft 1.

Mit 15. October 1893 tritt zum Sächsisch-Thüringischen Verbandstarife vom 1. Februar 1891 der Nachtrag XI in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 0·10 Mk. bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt erhältlich.

Wien, am 30. September 1893. [831]

Die Direction der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Personen- und Gepäcksverkehr zwischen norddeutschen und österr. Stationen.

Aenderungen in der Abfertigung.

Vom 15. October 1893 an findet die directe Personen- und Gepäcksabfertigung von den Stationen Komotau, Udwitz-Görkau, Brüx, Dux und Teplitz nach Schöna und von Schöna nach Teplitz, Aussig und Prag über Bodenbach statt.

Die Preise sind in den genannten Stationen zu erfahren.

Wien, am 5. October 1893. [832]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. (Nachtrag III.) Mit Giltigkeit vom 1. October ist der Nachtrag III zur Einführung gelangt. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes.

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Einführung eines neuen Tarifnachtrages I.) Mit Giltigkeit vom 1. October ist ein neuer Nachtrag I zur Einführung gekommen, wodurch der I. Nachtrag vom 1. Juli 1892 aufgehoben wird. Der neue Nachtrag enthält Ergänzungen, Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Nassau - Bayerischer Verkehr. (Einführung des Tarifnachtrages I.) Am 1. October wurde der I. Nachtrag zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingeführt, welcher Aenderungen des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung und zu den allgemeinen Tarifvorschriften enthält.

Bayerisch - Belgischer Güterverkehr. (Nachtrag I zum Tarife, Theil II.) Mit Giltigkeit vom 1. October ist der Nachtrag I zum Theile II vom 1. April 1893 in Kraft getreten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1830	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zuckerrübe	Ungar.-Brod Hradschowitz Kunowitz Ungar.-Hradisch Stadt Neudorf bei Ungar.-Ostra Ungar.-Ostra Wessely a. d. March Strassnitz Sudoměřitz-Petrau Bisenz Stadt Wlkosch-Keltschau Gaya Bohuslawitz bei Gaya Nemotitz Brankowitz Butschowitz	Segen-Gottes	Anfgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	L o c a l t a r i f	kr. 40·9 39·4 36·0 36·0 36·0 35·6 34·8 36·5 37·9 32·6 30·9 29·0 27·8 25·4 24·7 21·9	kr. 28·2 26·8 25·2 25·4 24·0 23·2 22·4 24·0 25·4 20·4 19·0 19·0 19·0 19·0 19·0 19·0	kr. 12·7 12·6 10·8 10·6 12·0 12·4 12·4 12·5 12·5 12·2 11·9 10·0 8·8 6·4 5·7 2·9	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1831	**Böhmischen Commercial-bahnen**		Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Libaň-Pšinic Bahnhof	Dětenic	**Bei Garantie eines Minimalquantums von 50 Waggons à 10 Tonnen.** Zahlung der Fracht für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis Ende März 1894	Localtarif	4 kr.	3 kr.	1 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Mai 1894	Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1832	**Böhmischen Commercialbahnen**		Rübe	Fürstenbruck	Taxis-Dobrovic	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Anfrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Mai 1894	Localtarife	17 kr.	13 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
			Rübenschnitte	Taxis-Dobrovic	Fürstenbruck				17 kr.	13 kr.	4 kr.			
1833	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Quarzsteine, unbearbeitete und Quarzsand	Scheiblingkirchen	Wien E.W.A. transit	**Gesammtverfrachtung von 1000 Tonnen innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung.** Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis Ende December 1894	Localtarif	19·3 kr.	18·0 kr.	1·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1895	
1834	**Südbahn-Gesellschaft**		Magnesit, roh und geröstet	Gloggnitz Eichberg*) Klamm	Leoben S.B.	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	Heller 45 39*) 36	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Einhaltung der für die Verladung in der Haltestelle Eichberg bestehenden besonderen Bedingungen

Fortlaufende Nr.	1835	1836	1837	1838
Die Publication erfolgt	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Betheiligten Verwaltungen		Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
Bestandtheile von Maschinen, eiserne, stählerne, auch gusseiserne	Steine der Position S 57 der Waaren-Classification des Tarifes Theil I, vom 1. Jänner 1893	Hopfen, russischer Herkunft	Zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze, Schwefelkiesabbrände, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Walzen- und eisenhaltige Converterschlacken	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel				
für die Transportstrecke von	Gmünd	Brody (Bhf.) transit	a) Petrowitz b) Saybusch-Zahlocie	Parie (Donaue und Reuilly) Stationen der Französischen Osthahn
für die Transportstrecke nach	Krems	Granica transit Wien Nordbhf. Saaz Aussig (für Auscha)	Beuthen O/S. Bobrek Borsigwerk Gleiwitz Königshütte O/S. Koschentin Laurahütte Ludwigsglück Morgenroth Schwientochlowitz Tarnowitz Tworog Zabrze	Bucarest filaret, Station der Rumänischen Eisenbahnen
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Aufgabe in Wagenladungen à 5000 kg, bezw. Frachtzahlung für dieses Quantum pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr bestehenden Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens jedoch für 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Vom 15. October 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893	Vom 1. November 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis zum 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif	Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr	Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. September 1892	
Bezeichnung				
Frachtsatz per 100 kg	26 kr.	kr. 239·4 244·0 127·9	Bestehen keine directen Frachtsätze	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	24 kr.	kr. 188·2 191·8 77·3	Pfge. a) 33 b) 32 a) 33 b) 32 a) 34 b) 33 a) 35 b) 34 a) 31 b) 30 a) 39 b) 38 a) 30 b) 29 a) 35 b) 34 a) 31 b) 30 a) 35 b) 34 a) 39 b) 38 a) 33 b) 32	Francs Gold für 1000 kg a) 124·95 b) 95·25
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	2 kr.	kr. 51·2 52·2 50·6		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen	Die Sendungen müssen zum Bau der Brücke über die Donau bei Stein-Mautern bestimmt sein und mit Frachtbriefen aufgegeben werden, welche an die Bauunternehmung E. Gaertner in Krems adressirt sind			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1839	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Ziegel (Maner- und Dachziegel), bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen		Angern				kr. 8·7	kr. 5·8	kr. 2·9			
			Cement, bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen		Wien (Nordbahnhof)				21·9	11·1	10·8			
			Eiserne Röhren, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Brünn loco und traneito (letzteres für Sendungen von Adamsthal, Prag und Königgrätz)				21·1	15·9	5·2			
			Eiserne Traversen, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Wien (Nordbahnhof)				27·5	21·8	5·7			
			Maschinen, bei Anfliefernng in jeder Menge		Brünn loco und transito (letzteres für Sendungen von Adamsthal, Prag und Königgrätz)				40·0	24·1	15·9			
	Betheiligten Verwaltungen		Frachtgüter der Classen I und II		Lundenburg	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur Verwendung beim Bane von Industrie-Etablissements in Lundenburg bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893				Im Rückvergütungswege	Auf das hauführende industrielle Etablissement als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche von Seite der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Banten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
1840	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Ahladen der Sendungen durch Parteiorgane		Jägerndorf		Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr, giltig vom 1. Juli 1893	a) 149·5	b) 139·2				*)
					Frendenthal				137·3	127·0				
					Wien (Nordbahnhof)			Im Kartirungswege	Verschieden					

*) Im Falle der Zuladung von im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893, II. Abtheilung snb B, Allgemeine Bestimmungen für den Transport von Gütern, unter III, g, β angeführten sperrigen Gütern zu Frachtgütern der Classe I bezw. II hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, dass zunächst das wirkliche Gewicht der sperrigen Güter um 50% erhöht und aufgerundet, hiezu das einfache aufgerundete Gewicht der übrigen Güter addirt wird, und für das so ermittelte Gesammtgewicht die obigen Wagenladungs-Frachtsätze snb a) resp. b) angewendet werden. Zur Bildung von Wagenladungen im Sinne des Vorstehenden dürfen in keiner Weise Güter verwendet werden, welche gemäss der Vorschriften des Betriebs-Reglements nebst Zusatzbestimmungen vom Transporte gänzlich ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind. Bei Inanspruchnahme der vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze wird eine Haftpflicht wegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere nicht übernommen.

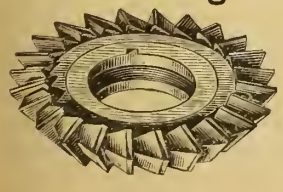
Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1841	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Erze aller Art	Bosna-Brod	M.-Ostrau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen im Oesterr.-Ungar.-Bosnischen Eisenbahn-Verkehre vom 1. Jänner 1893	93·3 kr.	82·5 kr.	10·8 kr.	Im Kartirungswege		Hiedurch wird zugleich die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 61 ex 1893, sub Post 1210, ausser Wirksamkeit gesetzt
1842	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Baumaterialien, Eisenbahn-Inventar- und Ausrüstungs-Gegenstände, Werkzeuge, Schienen und sonstiges Oberbaumateriale, Maschinen und Fahrbetriebsmittel	Salzburg, Söll-Leukentbal, Hallein, Weissenbach a/d. Triesting, Altenmarkt a/d. Triesting und Kleinmünchen	Scheifling und Unzmarkt	Die Sendungen müssen zum Bau und zur Ausrüstung der Murthalbahn bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss die Bauleitung der Murthalbahn als Absenderin und als Empfängerin erscheinen. Das Auf- und Abladen, sowie das Auf- und Ablegen hat auf Kosten der Bauleitung zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif			50% Nachlass von den normalen Frachtsätzen des vom 15. Jänner 1893 giltigen Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, bei Fixirung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. ö. W. pro 100 kg und 1 km	Im Kartirungswege		
1843	**K.k.St.B.**		Die im Südnordösterr.-Ungarischen Tarife (Generaltarif I. Band, 2. Heft) im Verkehre mit Triest, Pola und Rovigno einerseits und den Stationen der k. k. Staatsbahnen andererseits enthaltenen Frachtsätze finden auf die vorgelegenen Stationen, welche im Tarife nicht aufgenommen erscheinen, insolange Anwendung, als nicht die Taxen des Localtarifes, bezw. die Umkartirung in einer vorgelegenen Station unter Anwendung der im Südnordösterr.-Ungarischen Tarife enthaltenen Frachtsätze bis zur Umkartirungsstation und ab dort unter Anstoss des Localportos billigere Frachtsätze ergeben.											

Berichtigung. **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Der im Verordnungs-Blatte Nr. 112 sub Pos. 1784 publicirte Frachtsatz wird dahin berichtigt, dass derselbe nicht pro 100 kg, sondern für den Quadratmeter der Bodenfläche der verwendeten Wagen zu berechnen ist.

Tarifeur

mit **Prima-Referenzen, selbstständiger Calculant,** per **sofort** für ein **grösseres internationales Speditions- und Elbeschiffahrts-Geschäft gesucht.**
Offerte unter **„P. H. 4410“** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I.** (373)

Werkzeugfabrik BLAU & Co.
WIEN (375)
Hernals, Hauptstrasse Nr. 122
Telephon-Nummer 6137
liefert **sämmtliche Werkzeuge** für Maschinen-Fabriken, Reparatur-Werkstätten, Gas- und Wasserleitungs-Installationen.
Schnellbohrmaschinen.
Illustrirtes Preisbuch gratis u. franco.



VOGEL & NOOT
Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken
Wartberg und Mitterdorf
Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark
WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.
Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.
Maschinelle Einrichtungen für Massen-Production.
Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500–600 Mann.
Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (323)

Fabrikslager: Hernals, Karlsg. 19.

Die Parquetten-, Friesbrettel- und Fussboden-Fabrik von

Comptoir und Niederlage: Gumpendorferstr. Nr. 58 a

G. DOLLINAR, WIEN

empfiehlt ihr grosses Waarenlager von **fertigen Parquetten** in grosser Auswahl an Mustern, und zwar **fournirt** und **massiv**, sowie von **eichenen amerikanischen Friesbretteln** in beliebigen Dimensionen. Dann weiche Lärchen- und Buchen-Schiffböden unter Garantie für Trockenheit wie auch solider Ausführung. **Nach Wunsch wird von uns sowohl in Loco, wie auch in der Provinz die Fussbodenlegung zu billigen Preisen übernommen.**

Preiscourants und Musterkarten gratis. (330)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Döbling bei Wien.

Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (312)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.

Waggon-Oefen 566 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine „Helios".

Absolut rauchverzehrende „Calorifères".

Central-Heizungen aller Systeme.

WILHELM NOWOTNY'S

Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei

Lieferant der k. k. Staatsbahnen

WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33

empfiehlt sich den (363)

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

Maschinen- & Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,

Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,

Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,

Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (335)

Patronen und Geschosse.

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

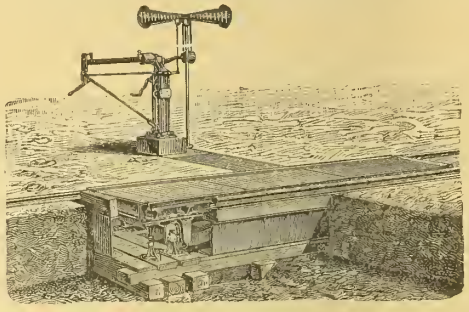
C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

Centrale: Wien, I. Bez., Kärnthnerring Nr. 1.

Filiale: Budapest, Andrássystrasse Nr. 1.

Erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie **alle Arten von**

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb,

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (332)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

1845

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 117. Wien, 10. October 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Europäische Donau-Commission. — Internationaler Congress der Strassen-eisenbahn-Gesellschaften in Budapest. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 3. September 1893, Z. 18.993, an sämmtliche Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Verpflichtung des Eisenbahn-Personals zur Ertheilung von zweckdienlichen Auskünften an die Organe des k. k. Gendarmerie-Corps, welche über Eisenbahnunfälle oder über den Thatbestand einer strafbaren Handlung Erhebungen pflegen.

Es ist der Fall vorgekommen, dass Gendarmen, welche in Ausübung des öffentlichen Sicherheitsdienstes mit der Erhebung thatsächlicher Verhältnisse und Ereignungen betraut waren, von den Eisenbahn-Bediensteten in missverstandener Auffassung der einschlägigen Verordnungen ungenügende Auskünfte erhielten, welche die Veranlassung zu falschen Schlussfolgerungen in den Seitens der genannten öffentlichen Sicherheitsorgane an die Behörden erstatteten Berichten boten.

Im Interesse der öffentlichen Sicherheitspflege, wie nicht minder um die in Betracht kommenden Organe des Eisenbahndienstes ausser Verantwortung zu stellen, lade ich daher die geehrte Verwaltung ein, ihren Bediensteten in Erinnerung bringen zu lassen, dass den Organen des k. k. Gendarmerie-Corps, welche in Ausübung ihres Dienstes über Eisenbahnunfälle oder über den Thatbestand einer strafbaren Handlung u. s. w. Erhebungen pflegen, Seitens der Eisenbahn-Bediensteten, abgesehen von den streng geheim zu haltenden, die militärische Leistungsfähigkeit betreffenden Verhältnissen der Eisenbahn, über alle Vorkommnisse, Einrichtungen u. s. w. jede sonst gewünschte Auskunft zu ertheilen ist, um den erhebenden Organen der öffentlichen Sicherheit ein klares Bild des den Behörden darzustellenden Sachverhaltes zu vermitteln.

Der Herr k. k. Landesvertheidigungsminister, mit welchem ich im Gegenstande das Einvernehmen gepflogen habe, wird seinerseits die Gendarmerie-Organe anweisen lassen, dass sie sich im gegebenen Falle auf die Erhebung thatsächlicher Umstände beschränken und die Erhebung nicht auf Dinge ausdehnen, die zu dem zu erhebenden Sachverhalte in keiner unmittelbaren Beziehung stehen, sowie dass die einzuholenden Erkundigungen nur auf unbedingt nothwendige Auskünfte erstreckt werden, und durch die Einvernahme der Bahnbediensteten die Verrichtung der Dienstesobliegenheiten der Letzteren in keiner die Abwicklung des Dienstes beeinträchtigenden Weise beeinflusst wird.

Wien, am 3. September 1893.

Der k. k. Handelsminister:
Bacquehem m. p.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Dampfstrassenbahn von Opčina über Sessana-Wippach bis nach Haidenschaft.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Alexander Vigolla in Triest mit dem Erlasse vom 2. Jänner 1892, Z. 52.614 ex 1891 (Verordnungs-Blatt Nr. 6 vom 16. Jänner 1892), ertheilte und mit dem Erlasse vom 13. August 1892, Z. 39.648 (Verordnungs-Blatt Nr. 104 vom 13. September 1892), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Dampfstrassenbahn von Opčina über Sessana-Wippach bis nach Haidenschaft auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 11. September 1893. Z. 46.609.

Europäische Donau-Commission.

Frühjahrs-Session 1893.

II.*)

Dem technischen Berichte, welchen wie alljährlich in der Frühjahrs-Session der berathende Ingenieur der Commission, Carl Hartley, über den Zustand des Flusses und der Mündung, sowie über die im Berichtsjahre ausgeführten und über die für das kommende Jahr projectirten Arbeiten erstattete, ist zu entnehmen, dass, abgesehen von einigen kleineren durch den letzten Eisgang an den Dämmen und Spornen verursachten Beschädigungen und von einem nicht unbedeutenden Angriffe des Strandes bei der Wurzel des Norddammes, welcher dem ungewöhnlich strengen Winter zuzuschreiben ist, sich alle Bauten der Commission in sehr gutem Zustande befinden. Es waren demgemäss auch nur geringfügige Erhaltungsbauten, wie Uferkleidungen, Steinwurfausbesserungen u. dgl. erforderlich. Die gute Beschaffenheit des Fahrwassers machte ferners jede Baggerung im Sulina-Arme entbehrlich.

Die Neubauten betreffend, ist insbesondere der rasche und ungehinderte Fortgang in den Arbeiten am grossen Durchstiche zwischen der 8. und 18. Meile hervorzuheben. Von der hiebei zu bewältigenden Erdmasse von 5,061.830 m^3 wurden 1892 allein 1,609.744 m^3 und seit Beginn der Arbeiten am 3. Juni 1890 insgesammt 3,452.086 m^3 ausgehoben, so dass nur mehr 1,609.744 m^3 zu baggern sind. Das Baggergut wurde theils hinter den neu aufgeführten Dämmen angeschüttet, theils in den See Condrad Saga und bei der äusseren Wurzel des Norddammes versenkt. Die beiden Schutzdämme wurden bis zur Durchbruchsstelle vorgetrieben, bieten daher schon gegenwärtig ausreichenden Schutz gegen die Beschädigung des Baues durch Hochwasser. Ausserdem wurden die Ufer des neuen Bettes durchwegs mit Steinen verkleidet und 163 Anbindepflöcke gesetzt. Wenn keine unvorhergesehenen Zwischenfälle eintreten, insbesondere nicht etwa Niederwässer im Sulina-Arme die Abziehung eines Baggers nothwendig machen, ist daher die Eröffnung des grossen Durchstiches im Herbste des laufenden Jahres zu gewärtigen.

An neuen Spornbauten wurden 375 laufende Fuss in der 44. Meile, 665 laufende Fuss in der 40. Meile und 250 laufende Fuss in der 18. Meile, an Spornverlängerungsbauten 575 laufende Fuss zwischen der 40. und 41. Meile, 145 laufende Fuss in der 37. Meile und 322 laufende Fuss zwischen der 19. und 20. Meile hergestellt.

Für 1893 wurde die Verlängerung des Norddammes landeinwärts um 300 Fuss beantragt, um so dem steten Zurückgehen des nördlich dieses Dammes gelegenen Strandes vorzubeugen, sowie die theilweise Reconstruction des Oberbaues desselben, letztere behufs Behebung der Senkungen, welche durch die fortwährende Vertiefung des Meeresgrundes nördlich des Dammes verursacht werden.

Die Commission nahm den Bericht des Ingenieurs mit Befriedigung und Ausdrücken des Dankes zur Kenntniss und erneuerte zugleich den abgelaufenen Vertrag mit demselben auf die Dauer weiterer fünf Jahre.

Rücksichtlich der Finanzgebahrung nahm die Commission von dem ihr vorgelegten Rechnungsabschlusse für 1892, welcher Einnahmen in der Höhe von 3,381.444 Frcs. 58 Cts. und Ausgaben im Betrage von 2,235.066 Frcs. 31 Cts. aufweist, sonach einen Ueberschuss von 1,146.378 Frcs. 27 Cts. ergibt, Act. Die Gebahrung des laufenden Jahres betreffend, so wurden in der Zeit vom 1. Jänner bis zum 30. April an Schiffahrtstaxen 484.876 Frcs. 49 Cts., somit gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres mehr um 242.639 Frcs. 77 Cts., eingenommen. Ausserdem gingen bisher ein an Spitalstaxen, Aich- und Flusslootsengebühren 923 Frcs., an Zinsen, fälligen Coupons, Münzgewinn u. dgl. 27.046 Frcs. 45 Cts. Die Gesammtsumme der Einnahmen beläuft sich somit zuzüglich des Vortrages aus dem Vorjahre per 1,146.378 Frcs. 27. Cts. auf 1,659.223 Frcs. 21 Cts., denen Ausgaben in der Höhe von 551.192 Frcs. 09 Cts. gegenüberstehen. Der Ueberschuss von 1,108.031 Frcs. 12 Cts. ist folgendermassen angelegt: 424.052 Frcs. 39 Cts. provisorisch in Effecten, 27,089 Frcs. 73 Cts. bei einem Wiener Bankinstitut, 132.748 Frcs. 98 Cts. bei einem Londoner, 3848 Frcs. 82 Cts. bei einem Pariser Bankier, 22.851 Frcs. 48 Cts. bei einem römischen, 29.197 Frcs. bei einem Berliner Bankinstitut, 227.568 Frcs. 72 Cts. erliegen in der Casse zu Sulina, 240.673 Frcs. 31 Cts. in jener zu Galatz. Der Voranschlag für das laufende Jahr wurde mit Rücksicht auf die Ergebnisse des Vorjahres und die Bewilligung verschiedener sich nachträglich als nothwendig erweisender Credite mit 3,113.378 Frcs. in den Einnahmen und 2,375.898 Frcs. in den Ausgaben festgestellt, lässt sonach einen Ueberschuss von 737.480 Francs erwarten. Unter den nachträglich bewilligten Crediten sind insbesondere zu nennen 150.000 Frcs. für den Bau eines eigenen Hauses für die Commission (Gesammtkosten 200.000 Frcs.), 59.870 Frcs. für die Reconstruction des Oberbaues des Norddammes, 28.500 Francs für die Verlängerung der Wurzel dieses Dammes, 18.000 Frcs. für die Anbringung je eines Leuchtfeuers System Lindberg am vorspringendsten Punkte des Felsens von Tultscha, am Tschatal d'Ismail und am Tschatal von St. Georg.

Die Bestimmungen der Artikel 36, 54 und 57 des Schiffahrts- und Polizei-Reglements wurden als den Verhältnissen nicht mehr entsprechend abgeändert, und erhielten diese Artikel nachstehende Fassung:

Art. 36. Sobald in einer Stromenge ein Dampfboot einem anderen in derselben Richtung fahrenden Dampfboote vorfahren will, hat ersteres, bevor es sich letzterem auf kurze Entfernung genähert hat, fünf Pfiffe mit der Dampfpfeife zu geben und an einem Stocke eine Fahne vorn über Deck zu schwingen oder tagsüber auf Halbmast eine blaue Flagge aufzuziehen, Nachts aber auf Halbmast ein weisses Licht zu zeigen. Auf diese Signale hin hat der vorausfahrende Dampfer sich links zu halten und dem überholenden die rechte Seite des Fahrwassers zu überlassen, sobald letzterer aber sich auf halbe Schiffslänge dem Schiffe oder dem Ende des vorausfahrenden Schleppzuges genähert hat, überdies seine Geschwindigkeit so lange zu mässigen, bis er überholt ist.

Art. 54, Bei Nebel dürfen Dampfer nur mit verminderter Geschwindigkeit fahren und haben die Schiffsführer die Fahrt nach Massgabe der Dichtigkeit des Nebels so zu regeln, dass sie jederzeit Herren der Bewegungen des Schiffes bleiben und bei etwaigen Hindernissen sofort anhalten können. Ebenso haben die Segelschiffe ihre Fahrt durch eine entsprechende Segelstellung zu regeln. In Fahrt begriffene Dampfschiffe haben von Minute zu Minute einen lang gedehnten Pfiff mit der

*) Vgl. Verordnungs-Blatt Nr. 115.

Dampfpfeife zu geben, Segelschiffe aber das Nebelhorn oder ein anderes an Bord befindliches Instrument ertönen zu lassen, in keinem Falle aber darf auf in Bewegung befindlichen Schiffen die Glocke geläutet werden. Verdichtet sich der Nebel in dem Masse, dass beide Flussufer nicht mehr gleichzeitig gesehen werden können, so ist die Fahrt einzustellen.

Art. 57. Sobald ein Schiff, gleichviel ob Dampf- oder Segelschiff wegen Nebel anderswo als an einem der üblichen Ankerplätze anhalten muss, hat es die Bordglocke zu läuten. Flösse haben unter gleichen Umständen durch das Sprachrohr zu rufen. Beide Signale sind von Minute zu Minute zu wiederholen.

Ebenso wurden auch an den Artikeln 7, 9 und 10 des Reglements für das dem Hafencapitanate in Sulina beigegebenen Vermessungsbureau einige Aenderungen vorgenommen.

Die von der Commission in der vorjährigen Herbst-Session beschlossene Bestimmung, dass alle Schiffe von mehr als 800 Registertonnen, welche den Sulina-Arm hinauffahren, mit einem Reservesteuer versehen sein müssen und nur mit einer gewissen Geschwindigkeit fahren dürfen, wurde von dem englischen Delegirten neuerdings zur Sprache gebracht und darauf aufmerksam gemacht, dass für die Uebertretung dieser Bestimmung keine besondere Strafsanction festgesetzt, andererseits von zahlreichen Schiffern die Zweckmässigkeit des zweiten Steuers bei der Bergfahrt bestritten wurde. Nach einer längeren Debatte, in deren Verlauf darauf hingewiesen wurde, dass die österreichische, französische, italienische und russische Postschiffahrts-Gesellschaft, sowie zahlreiche andere Rheder ihre Schiffe bereits mit dem zweiten Steuer ausgerüstet haben, einigte man sich dahin, in der Herbst-Session nochmals auf die Angelegenheit zurückzukommen. Bis dahin sollen Uebertretungen der fraglichen Bestimmungen nach Massgabe der Artikel 144 und 145 des Schiffahrts- und Polizei-Reglements bestraft, andererseits aber Schiffsführern, welche begründete Bedenken gegen die Verwendung des zweiten Steuers hegen, gestattet werden, dieselben dem Hafencapitän in Sulina vorzubringen, welcher ausnahmsweise und vorbehaltlich der Berichterstattung an die Commission die betreffenden Schiffe ermächtigen kann, den Sulina-Arm ohne zweites Steuer hinaufzufahren.

Das Pensions-Reglement für die Flusslootsen wurde entsprechend der in der letzten Herbst-Session vorgenommenen Aenderung in der Organisation des Flusslootsencorps modificirt, dagegen die Entscheidung über die Frage der Auszahlung der im Falle der Dienstessuspension eines Lootsen zurückbehaltenen Gehaltsquote der nächsten Plenarsession vorbehalten.

Nachdem noch einige Fragen des internen Dienstes, sowie verschiedene Personalien erledigt worden waren, schloss die Session am 25. Mai 1893.

Internationaler Congress der Strasseneisenbahn-Gesellschaften in Budapest.

(Fortsetzung. Vergl. Nr. 115.)

Ueber das Thema Pferde- oder elektrischer Betrieb entspann sich eine eingehende Discussion, aus welcher Folgendes hervorzuheben ist:

Hippe (München) ist ein grosser Anhänger der Elektricität, aber als Director einer Pferde- und Dampftramway muss diese Vorliebe manchmal gedämpft werden. Eine Umwandlung in elektrische Bahn kann natürlich nur bei genügender Garantie für die financielle Rentabilität vorgenommen werden. Die Umwandlung besteht eigentlich doch nur in einer Veränderung der Kraft; an Stelle des Pferdes soll die Elektricität treten. Beim Pferd kennen wir die Kraft und steht uns dieselbe stets zur Verfügung, während wir bei der elektrischen Kraft sozusagen einer unbekannten Grösse gegenüberstehen. Nun aber stellt sich die Frage, welches sind die Kosten der verschiedenen Kräfte. Nach den Berichten der Elektricitätsgesellschaft sind die Locomotionskosten des Zugkilometers bei Pferden 14 Pfennige, bei Elektricität 8 Pfennige. Nun aber genügen die überschüssigen 6 Pfennige wohl nur in den allerseltensten Fällen, um die Kosten der Umgestaltung rentabel zu machen, und speciell würde in den meisten Fällen die Capitalsvermehrung sicherlich die Verzinsung des alten Capitals schmälern. Vorläufig findet Redner, wenigstens auf Grundlage seiner Erfahrungen, die Umwandlungen von Pferde- in elektrische Bahnen noch für verfrüht, glaubt aber selbst, dass über kurz oder lang die Elektricität die Alleinherrscherin auf diesem Gebiete sein wird, und wenn dieser Moment gekommen sein wird, dann wird sich auch Niemand gegen die Umwandlung stemmen dürfen, ohne von dem Strome vernichtet zu werden.

Krüger (Hannover) stimmt im Allgemeinen dem Vorredner zu, doch hat er Verschiedenes zu bemerken. Redner hat in Hannover eine Pferdebahn erbaut, bei welcher er in einem halben Jahre 8000 Mark Betriebsdeficit hatte. Dann verwandelte er dieselbe in ein elektrische und seither ist das Bild ein vollständig anderes. Die Raschheit des Verkehrs hat denselben beinahe ver. fünffacht. Eine Bedingung der Rentabilität für elektrische Bahnen ist — wie Redner bemerkt — die Gestattung einer ziemlich grossen Fahrgeschwindigkeit. Die Umwandlung ist allerdings gewissermassen ein Schritt ins Dunkle und deshalb muss besonders darauf gesehen werden, dass die Stadtbehörden bei einer Umwandlung nicht bloss die Lasten nicht vergrössern, sondern im Gegentheil die Concessionsdauer der betreffenden Bahn verlängern und derselben noch gewisse Vortheile gewähren, da sonst eine eine Rentabilität der colossalen Umwandlungskosten kaum möglich ist.

Röhl (Hamburg) bemerkt, dass bei der Umwandlung auch auf die localen Verhältnisse Acht gehabt werden muss. Ins Gewicht fällt dabei auch, dass bei fast jeder Neuerung die Behörden an die Gesellschaften mit neuen Forderungen, neuen Belastungen herantreten. Bei einer Concessionsdauer von z. B. 15 Jahren ist an eine Umwandlung nicht zu denken. Redner fand eine durchaus solvente Firma, welche die Umwandlung in Hamburg vornehmen wollte, nach deren Berechnungen die Betriebskosten sich um 25 % billiger gestellt hätten, und für diese Berechnungen übernahm jene Firma die pekuniäre Garantie. Dass durch die Umwandlung in grossen Städten der Verkehr vergrössert werden würde, sei nicht ganz zutreffend, aber die Schnelligkeit wird, wie Redner hofft, selbst in Hamburg noch neue Passagiere anlocken. Auch lassen sich bei der elektrischen Bahn die Sitzplätze besser arrangiren, weil man mit dem todten Gewicht nicht so sparsam sein muss, wie bei der Pferdebahn. Er gedenkt auch statt Sitzplätze von 42—46 Quadrat-Centimeter, wie dies bisher üblich war, solche von 50 Quadrat-Centimer einzurichten. Auch kann der

Verkehr ungeheuer bequemer gestaltet, die verkehrenden Züge stark vermehrt werden, ohne Vermehrung des Personals; es können viel grössere Touren befahren werden. Wenn man, so wie Redner, solvente Firmen findet, welche für ihre Berechnungen die Garantie übernehmen, so sei die Umwandlung nur zu empfehlen.

Stössner (Dresden) hat seit diesem Sommer eine elektrische Linie eingerichtet. Als Schnelligkeit wurden ihm erst 12 Kilometer per Stunde und später 15 Kilometer bis maximum 20 Kilometer gestattet. Redner durchfährt täglich 1600 Kilometer, hat aber bei einem Volksfeste diese Zahl auf 3000 Kilometer erhöht, trotzdem er nur eine Maschine hat. Mit derselben arbeitet er, wenn nöthig, 22 Stunden. Die Bahn befördert täglich 6400, an Sonntagen 15.000 und während eines Volksfestes von acht Tagen ca. 180.000 Menschen, was mit Pferdebetrieb fast unmöglich wäre.

Director v. Jellinek findet es für sehr zeitgemäss, dass die Frage des elektrischen Betriebes, deren einzelne Theile noch der Aufklärung bedürfen, auf die heutige Tagesordnung gestellt wurde. Die Frage muss jedoch getrennt werden hinsichtlich der Prakticabilität einerseits und der Betriebskosten und Rentabilität andererseits. Die zuerst sich aufdrängende Frage der Zulässigkeit muss nach Ansicht des Redners bejahend beantwortet werden, hiebei jedoch auch allsogleich Detailfragen, wie z. B. jene des Systems zu besprechen, sei jedenfalls verfrüht.

Vorerst könne nur soviel gesagt werden, dass die Anwendung des elektrischen Motors im Kleinbahnverkehr unter gewissen Umständen empfehlenswerth ist. Weiter könne Redner derzeit nicht gehen, trotzdem er sich mit dieser Frage, welche auch sein Unternehmen lebhaft berührt, viel beschäftigt hat. Was aber den zweiten Theil, den financiellen, betrifft, sind die zur Verfügung stehenden Ziffern zumeist nur approximative, aus denen keine stringenten Schlüsse gezogen werden können. Jedenfalls dürften hier nur auf Basis äusserst genauer Berechnungen Schlüsse gezogen werden, und könne keine allgemeine Formel acceptirt werden, da die Kosten der Kleinbahnen so ausserordentlich von den localen Verhältnissen abhängen. Nach den Ziffern z. B., welche Herr Hippe erwähnte, würde bei der Budapester Strassenbahn der elektrische Betrieb keine Ersparniss ergeben, womit jedoch nicht gesagt sein soll, dass diese Frage bezüglich der genannten Bahn vollkommen klargestellt ist. Die elektrischen Betriebe, auf welche hingewiesen wurde, seien den Pferdestrassenbahnen gegenüber, denen eine so ausführliche Statistik und so langjährige Erfahrungen zur Seite stehen, viel zu jung, um auf dieselben mit Sicherheit bauen zu können. Hinsichtlich der Betriebsfähigkeit verdiene der elektrische Motor, sowie jeder mechanische Motor entschieden den Vorzug vor dem animalischen Motor. Doch dürfe darauf, dass mit dem mechanischen Motor auch der überfüllteste Waggon leicht befördert werden kann, nicht gebaut werden. Redner nimmt den Standpunkt ein, dass möglichst darauf geachtet werden muss, dass jeder Wagen nur von so vielen Personen in Anspruch genommen werden soll, als dies nach der Construction des Wagens für geeignet erscheint, und dass — allerdings ohne Gefährdung des Unternehmens — dem Publicum möglichste Bequemlichkeit geboten werde. Redner erklärt, dass in dieser Frage ein Beschluss dringend noththäte, u. zw. sollen in demselben die Fragen getrennt werden. Es möge principiell ausgesprochen werden, welchen Standpunkt der Congress einnimmt, und dabei betont werden, welche Voraussetzungen nöthig sind, um den Unternehmungen diesen Fortschritt zu ermöglichen, und dass hier kein einseitiges Interesse der Unternehmungen, sondern ein gemeinschaftliches Interesse dieser und der öffentlichen Factoren in Frage ist. Das Strassenbahnwesen wurde bisher noch nicht genügend gewürdigt. Wenn man bedenkt, dass in Deutschland die Strassenbahnen jährlich 300 Millionen und sogar bei uns jährlich 50 Millionen Menschen befördern, so wird wohl Jedermann einsehen, dass dies eine Frage von allgemeinem Interesse ist. Nachdem, wie sich dies gestern gezeigt hat, sich bei uns nicht blos die Regierung, sondern auch die Localbehörden in intensivster Weise für die Fortschritte auf dem Gebiete des Localverkehrs interessiren, so sei es nur natürlich, dass man von dem Congresse erwartet, er werde in dieser Frage Stellung nehmen, um in der Frage der Organisation des grossen Stadtverkehrs die Richtung zu weisen. Redner bittet zum Schlusse die Versammlung, seine Resolution in dem Sinne seiner Ausführungen anzunehmen. (Lebhafter, langanhaltender Beifall.)

Krüger (Hannover) bemerkt, dass die Ersparniss von 25 pCt. wohl für Hamburg, aber durchaus nicht auch für andere Städte gilt, und warnt davor, diese Ziffer als allgemeine Norm anzunehmen.

Hamspor (Director der Elektricitätsgesellschaft „Union“ in Berlin), weist darauf hin, dass in Amerika der Pferdebetrieb auf dem Aussterbeetat ist und der elektrische Betrieb dort dem Verkehre eine bisher ungeahnte Ausdehnung gegeben hat. Auch der Verkehr mit der Umgebung wird erleichtert, und spielt so auch das sanitäre Wesen in diese Frage; deshalb haben die Behörden allen Grund, das elektrische Bahnwesen nicht zu belasten, sondern in jeder Weise zu fördern.

Hippe (München) bemerkt, dass er Linien hat, deren Verkehr am Sonntag verdreifacht ist, und wenn irgendwo vorher gewusst wird, dass Andrang sein wird, sorgt man unabhängig von den Motoren für die Beförderung dieser Massen. Aber man sei gewohnt, auf die Strassenbahnen nur zur schimpfen. Man möge nur einmal die amerikanischen Zustände beachten, wo die Ueberfüllung der Wagen eine bei uns nie gesehene ist, ohne dass sich das Publicum beklagt.

Nach einigen weiteren Bemerkungen Jellinek's, Röhl's und Stössner's wurde die Debatte geschlossen und folgende Resolution angenommen:

„Der elektrische Betrieb von Strassenbahnen mit unmittelbarer stetiger Zuleitung des Stromes aus Centralkraftstellen hat sich bei den verschiedenen auf dem Festlande im Betriebe stehenden elektrischen Bahnen bewährt, sowohl bei Bahnen mit unterirdischer Stromzuleitung, als auch bei solchen mit oberirdischer Leitung. Die bisher zur Verfügung stehenden statistischen Daten bezüglich der Betriebskosten bei elektrischen Bahnen genügen noch nicht, um in financieller Beziehung bereits ein Urtheil fällen zu können. Die Anwendung des elektrischen Betriebes liegt jedoch im öffentlichen Interesse, namentlich weil dabei nicht nur eine grössere Geschwindigkeit, sondern auch für die Abwicklung des periodischen Massenverkehrs eine grössere Leistungsfähigkeit der Bahnen erreicht werden kann.

Die Generalversammlung spricht die Ansicht aus, dass der elektrische Betrieb für Strassenbahnen im Interesse des Gemeinwohles liegt und daher dessen Anwendung den Behörden und Strassenbahnverwaltungen empfohlen werden kann.

Die Generalversammlung spricht ferner die Ueberzeugung aus, dass durch entsprechendes Entgegenkommen der Behörden es den Strassenbahnen ermöglicht wird, die höheren Anlagekosten für elektrische Strassenbahnen aufzuwenden und besonders bei Umwandlung von Pferdebahnen auf elektrischen Betrieb die zu bringenden Opfer durch Gewährung von Zugeständnissen zu erleichtern sind, wobei die Zubilligung der erforderlichen Concessionsverlängerungen und Zulassung von

oberirdischen Leitungen in erster Reihe in Betracht zu ziehen wären."

Die Annahme der Resolution wurde von der Versammlung mit lebhaftem Applaus aufgenommen.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Pilsen—Eisenstein: Umbau der Brücke in Kilometer 89·4/5: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmanschaft in Pilsen hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für den Umbau der Brücke in km 89·4/5 der Linie Pilsen—Eisenstein für den 12. October anberaumt. [G.-I.-Z. 19.263.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Erweiterung der Station Kapfenberg.) Das Project für die aus Anlass der Einmündung der schmalspurigen Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au der steiermärkischen Landesbahnen nothwendig gewordene Erweiterung der Südbahnstation Kapfenberg wurde als Provisorium zur Ausführung genehmigt. [4. September, Z. 43.012.]

— (Herstellung eines Stockgeleises in Ober-Lesece.) In der Station Ober-Lesece wird ein Stockgeleise behufs Verführung von Kohlenlösche zum Löschdepotplatz hergestellt und das entbehrliche Schilderhaus Nr. 781 abgetragen. [3. September, Z. 42.613.]

— (Aufstellung einer Strassenbrückenwaage in Graz.) In der Station Graz wird für Zwecke der Firma S. & M. Krohn in Graz eine Strassenbrückenwaage aufgestellt. [5. September, Z. 46 964.]

— (Herstellung einer Wasserleitung.) In km 149·18 der Linie Wien—Triest wird für Zwecke der Gutsverwaltung des Schlosses Graschnitz im Murthale eine Wasserleitung hergestellt. [2. September, Z. 35.884.]

Projectirte Schleppbahn von der Station Mitterdorf der Südbahn nach Veitsch. (Anordnung der Trassenrevision.) Bezüglich des von der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt vorgelegten Projectes für eine 7·8 km lange normalspurige Schleppbahn von der Station Mitterdorf der Südbahn-Gesellschaft nach Veitsch hat das Handelsministerium die Trassenrevision angeordnet. [H.-M.-Z. 32.401.]

— (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die Trassenrevision hinsichtlich des Projectes der Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien für eine normalspurige Schleppbahn von Mitterdorf nach Veitsch für den 11. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Dr. Theodor Hausotter betraut. [G.-I.-Z. 19.664.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Einstellung eines Bierwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat gestattet, dass Seitens der Libotschaner Brauereien in Libotschan bei Saaz ein Bierwagen mit Bremse in den Fahrpark der k. k. Oesterr. Staatsbahnen eingestellt werde. [Z. 49.459.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Einfahrts-Versicherungsanlage in der Station Prag [Bubna].) In der Station Prag (Bubna) wurde zur Sicherung der Einfahrt der Züge von Prag (Staatsbahnhof) in km 0·067 ein zweiarmiges Einfahrtssignal aufgestellt, und es wurde ferner zur Sicherung der Einfahrt der Züge aus der Richtung von Eger in km 0·748 ebenfalls ein zweiarmiges Einfahrtssignal und in km 1·367 ein einarmiger Semaphor als Distanzsignal errichtet. Weiters sind die Weichen 1, 2, 3, 4 und 5 von der in km 0·161 befindlichen Stellhütte I aus stellbar gemacht und die local stellbaren Weichen 6/7, 12, 15/16, 13/17, 18 und 19 mit Weichenriegeln versehen worden. Die Verriegelung der Weiche 6/7 erfolgt von der Stellhütte I aus, jene der übrigen Weichen von der Stellhütte II aus, welche in km 0·514 situirt ist. Die Stellung bezw. Verriegelung der Weichen ist mit der Stellung der Signale in Abhängigkeit gebracht. An der Stellvorrichtung der Stellhütte I sind folgende Hebel vorhanden: 1 Blockhebel, 1 Hebel zur Stellung des Einfahrtssignals gegen Prag (Staatsbahnhof), 5 Stellhebel für die Weichen 1 bis inclusive 5 und 1 Hebel zur Verriegelung der Weiche 6/7. In der Stellhütte II befinden sich an der Stellvorrichtung folgende Hebel: 1 Hebel zur Stellung des Distanzsignals gegen Eger, 1 Blockhebel, 1 Hebel zur Stellung des Einfahrtssignals gegen Eger und 5 Hebel zur Verriegelung der Weichen 12, 15/16, 13/17, 18 und 19. In der Normalstellung befinden sich sämmtliche Signale auf „Verbot der Fahrt" und es sind hiebei die Signalhebel durch die Blockhebel verschlossen, dagegen die Weichenhebel frei. Bei der Normalstellung der Verriegelungshebel sind die local stellbaren Weichen nicht verriegelt, daher local stellbar. Die Wechsel 12, 15/16 und 13/17 können nur in der Normalstellung verriegelt werden, die Wechsel 6/7, 18 und 19 werden jedoch auch in der Stellung in die Ausweiche verriegelt. Der Signalhebel der Einfahrtssignale ist mit einem mechanischen Kugelblock in Verbindung, bezw. durch denselben gesperrt, und kann erst dann umgestellt werden, wenn der diensthabende Beamte die Sperrung aufhebt. [G.-I.-Z. 17.118.]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Herbstfahrplan für Passagierschiffe, giltig ab 1. October 1893.) Mit 1. October 1893 trat der Herbstfahrplan in Wirksamkeit. Nach demselben verkehren zwischen Engelhartszell und Grein dreimal, dann zwischen Melk—Stein—Krems sechsmal wöchentlich die Localschiffe. — Die täglichen Fahrten des Personenschiffes zwischen Wien-Weissgärber und Pressburg werden bis 22./23. October fortgesetzt. Von Párkány nach Budapest durch den Szt. Andréer Arm verkehrt bis auf Weiteres täglich ein Personenschiff, desgleichen in umgekehrter Richtung. — Zwischen Budapest und Mohács wird eine tägliche Personenschiffahrt, und zwar mit Abfahrt von Budapest um 10 Uhr Vorm. und mit der Rückfahrt von Mohács um 10 Uhr Vorm., unterhalten. — Von Budapest nach Semlin—Belgrad—Orsova werden nur zwei directe Postschiffverbindungen weitergeführt. Abfahrt von Budapest jeden Dienstag und Samstag um 10 Uhr Vormittags. Die Bergfahrt von Orsova findet jeden Samstag und Mittwoch um 6 Uhr Früh statt. — Von Turn-Severin nach Galatz und umgekehrt werden unter Berührung sämmtlicher Zwischenstationen zwei Postschiffverbindungen unterhalten. Abfahrt von Turn-Severin jeden Freitag und Dienstag 5 Uhr Früh; Rückfahrt von Galatz jeden Dienstag und Samstag 9 Uhr Vorm. — Zwischen Widdin—Silistria fährt ein Personendampfer unter alleiniger Berührung der bulgarischen Stationen zweimal wöchentlich. Abfahrt von Widdin jeden Mittwoch und Samstag 4 Uhr Früh; Rückfahrt von Silistria jeden Donnerstag und Sonntag 12 Uhr Mittags. — Zwischen Galatz—Tulcia—Ismail werden drei Verbindungen pro Woche weitergeführt.

Von Galatz nach Batum fährt Dampfer „Medea D" ein- bis zweimal monatlich. — Die Verbindung Galatz—Odessa wird alle vierzehn Tage durch den Dampfer des Oesterreichischen Lloyd hergestellt.

Auf der Theiss werden zwei Personenschiffahrten per Woche zwischen Szolnok — Szegedin, desgleichen zwischen Szegedin—Titel—Semlin aufrecht erhalten.

Auf der Save finden täglich Personenschiffahrten zwischen Belgrad—Schabatz statt.

Längs des serbischen Donauufers finden ausser den oberwähnten wöchentlich zweimaligen Postschiffahrten Belgrad—Orsova, noch ab Belgrad nach Dubrovitza vier Verbindungen, und zwar jeden Dienstag, Mittwoch, Freitag und Samstag 6 Uhr Früh, und ab Belgrad nach Gradiste-Golubac zwei Verbindungen jeden Mittwoch und Samstag 6 Uhr Früh statt. Die gleiche Anzahl Schiffsverbindungen besteht in umgekehrter Richtung.

Ausserdem werden noch die Localfahrten im Budapester Rayon, zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova und Galatz—Braila, unterhalten.

Directe Fahrkarten ab Budapest und den unterhalb gelegenen Schiffsstationen werden in der Thalfahrt nur bis Orsova verkauft. Zwischen Orsova und Turn-Severin besteht keine Personenschiffverbindung.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 9. bis zum 15. October.)

Adriatischer Dienst.

10. October, 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Snssanich, nach Venedig.
11. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Bnrgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschlnss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Valcassione und Porto Manzo.
12. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührung von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opns, San Martino nnd Gelsa.
„ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
13. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän E. Radeglia, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.
14. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
„ nm 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Snssanich, nach Venedig.
15. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco", Capitän A. Lazzari, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pncischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

10. October, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Juno", Capitän V. Gutmann, nach Smyrna, mit Berührung von Finme, Corfn, Patras, Zante, Piräus, Syra, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Khios nnd Cesmè,
11. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Espero", Capitän F. D'Este, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Corfn, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräns, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsnn, Kerasund und Trapezunt.
13. „ zu Mittag: Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschlnss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyrnth, Larnaca, Limassol nnd Rhodns.
14. „ nm 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Ceres", Capitän G. Dall'Asta, nach Constantinopel mit Berührung von Dardanellen. Ueberschiffnng in Constantinopel nach Mytilene, Ineboli, Samsun, Kerasnnd, Trapezunt, Odessa, Varna und Burgas; ferner nach Batum mit Ueberschiffung anf fremde Dompfer.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. October, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Gisela", Capitän F. Cossovich, nach Indien, China nnd Japan, mit Berührung von Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai nnd Kobe.
„ nach Madras nnd Calcntta, mit Ueberschiffnng anf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. September d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. geheime Rath, Sectionschef im Handelsministerium Dr. Heinrich Ritter von Wittek den königlich preussischen Kronen-Orden erster Classe;

der Oberinspector der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn, kaiserlicher Rath Franzl Bredl das Ritterkreuz erster Ordens des königlich sächsischen Albrechts-Ordens;

der commercielle Betriebsleiter der Kremsthal-Bahn Josef Gampl in Linz das Ehrenkreuz vierter Classe des fürstlich Schaumburg-Lippe'schen Haus-Ordens;

der Capitän des Oesterr. Lloyd Thomas Androvich den kaiserlich ottomanischen Medschidje-Orden fünfter Classe annehmen und tragen dürfen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat September 1893.)

Artikel	Lager am 1. September	Eingang	Ausgang	Lager am 30. September
	Metercentner			
Weizen	315	1773	548	1540
Roggen	202	628	290	540
Gerste	642	792	634	800
Hafer	3252	1450	1122	3580
Malz	253	627	290	590
Mais	1238	713	475	1476
Diverse	4483	2317	1439	5361
Total	10385	8300	4798	13889

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17

Monat September 1893.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Septbr. 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten September 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten September 1893	Stand am letzten Septbr. 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	74.505	17.785	29.858	62.432
Darunter wichtigste Waaren:				
Stärke	5.916	528	136	6.308
Wein	12.568	1.729	3.526	10.771
Zucker	23.822	3.030	15.543	11.309
Spiritus	9.046	230	4.138	5.138
Diverse	23.153	12.268	6.515	28.906

II. Stand und Bewegnng der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Septbr. 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten September 1893	Znrückgelangt vom ersten bis letzten September 1893	Stand am letzten Septbr. 1893
Lagerscheine:				
Stück	50	4	—	54
Versicherungswerth ö.W. fl.	85.425	6.000	—	91.425
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	44.200	2.700	—	46.900

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat September 1893.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Septbr. 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten September 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten September 1893	Stand am letzten Septbr. 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	112.753	16.091	24.851	103.993
Darunter wichtigste Waaren:				
Korn	39.991	9.004	2.956	46.039
Mais	61.490	4.287	18.488	47.289
Hirse	5.413	—	71	5.342
Diverse	5.859	2.800	3.336	5.323

II. Stand und Bewegnng der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Septbr. 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten September 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten September 1893	Stand am letzten Septbr. 1893
Lagerscheine:				
Stück	11	5	6	10
Versicherungswerth ö.W. fl.	89.070	140.830	39.110	190.790
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil IV, Heft 2.

Am 1. November 1893 tritt der Nachtrag I zu dem vom 15. November 1890 giltigen Tarife Theil IV, Heft 2, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband (Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz, Bau- und Nutzholz u. s. w. zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft [ungar. Linien], der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft [ungar. Linien] und der kgl. Ungar. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits) in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen des Titelblattes, des Haupttarifes, der Tarifbestimmungen und des Kilometerzeigers, Frachtsätze für die Stationen Lekenik und Nagy-Gorica der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, eine Lieferfristtabelle und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten österr.-ungar. Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 3. October 1893. [833]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Belgischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages I.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1893 gelangt der Nachtrag I zum Tarif-Theil II für den bayer.-belgischen Güter-Verkehr vom 1. April 1893 zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen und ist bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 30. September 1893. [834]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des VI. Nachtrages zum Localgüter-Tarife Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Strakonitz-Winterberg, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Wodnian-Prachatitz gelangt zum Localgüter-Tarife Theil II, Heft 1, Neuauflage, giltig vom 15. Jänner 1893, ein Nachtrag VI zur Einführung. Dieser Tarif-Nachtrag enthält

1. den Gütertarif und Kilometerzeiger für die Localbahnen Strakonitz - Winterberg und Wodnian-Prachatitz.
2. Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Tarif-Nachtrages sind bei der k. k. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen erhältlich.

Wien am 5. October 1893. [835]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1893, bezw., soweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. December 1893, tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes in Kraft, welcher neue Frachtsätze, Aufhebung von Frachtsätzen, sowie Berichtigungen enthält, und bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 kr. ö. W. pro Exemplar erhältlich sein wird.

Prag, am 6. October 1893. [836]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Abänderung des Stationsnamens „Rauczka" in „Rouschtka".

Gemäss dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums, Z. 43.551, vom 15. September 1893 wurde die Bezeichnung der an der Localbahnstrecke Wall.-Meseritsch—Wsetin gelegenen Station „Rauczka" auf „Rouschtka" abgeändert.

Wien, am 28. September 1893. [837]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Neue Tarife.

Am 1. November 1893 treten in Wirksamkeit:

a) ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1 für den Güter-Verkehr zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Böhmischen Commercialbahnen, der Böhmischen Nordbahn, Böhmischen Westbahn, Buschtěhrader Bahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Brünn), Oesterr. Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (mit Ausnahme der Linien Austerlitz—Vlarapass und Olmütz—Müglitz) und der Südbahn-Gesellschaft anderseits.

b) ein Anhang hiezu, enthaltend directe Transportpreise für Classen- und Wagenladungsgüter in gewissen Relationen;

c) ein Nachtrag II zu den ab 1. Jänner 1893 giltigen directen Frachtsätzen Theil II, Heft 1 des in der Ueberschrift genannten Verbandes, enthaltend Ausserkraftsetzung von directen Frachtsätzen und Berichtigungen;

d) ein Nachtrag I zu dem ab 1. Juli 1892 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Schwefelkies von Margitfalu (K.O.B.) nach österr. Stationen, enthaltend Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Bahnen erhältlich sein.

Wien, den 6. October 1893. [838]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Namens des Verbandes.

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr über Bodenbach.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 15. October 1893 gelangen directe Fahrkarten, giltig für Personenzüge zwischen den hierseitigen Stationen Komotau, Komotau-Oberdorf, Udwitz-Görkau, Brüx, Dux, Teplitz und der Station Schöna der kgl. Sächsischen Staatsbahn zur Ausgabe, nach welcher Station vom gleichen Tage directe Gepäcksabfertigung erfolgt.

Ausserdem werden in der Station Teplitz Tour- und Retourkarten ausgegeben.

Die Fahrpreise und Gepäckstaxen betragen:

Schöna von	Ueber	Einfache Fahrkarten, Giltig für Personenzüge, Classe I.	Einfache Fahrkarten, Giltig für Personenzüge, Classe II.	Einfache Fahrkarten, Giltig für Personenzüge, Classe III.	Rückfahrkarten, Giltig für alle Züge, Classe I.	Rückfahrkarten, Giltig für alle Züge, Classe II.	Rückfahrkarten, Giltig für alle Züge, Classe III.	Giltigkeitsdauer Tage	Gepäcksfracht für je 10 Kilogramm a) Gesammtgewicht	Gepäcksfracht für je 10 Kilogramm b) Uebergewicht
		Mark							Mark	
Komotau	Aussig-Bodenbach	.	3·70	2·00	.	.	.	.	0·27	0·08
Komotau-Oberdorf		.	3·70	2·00	.	.	.	.	0·27	0·08
Udwitz-Görkau		.	3·70	2·00	.	.	.	.	0·26	0·08
Brüx		.	3·20	1·70	.	.	.	.	0·23	0·08
Dux		.	2·60	1·50	.	.	.	.	0·18	0·08
Teplitz		.	2·30	1·30	.	4·00	2·20	5	0·12	0·08

Teplitz, am 6. October 1893. [839] **Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn**

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband.

Verkehr mit Oesterreich.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Im Tarife Theil II, Heft 1 des obigen Verbandes soll auf Seite 272 der Frachtsatz für Getreide „Wien-Oesterr. Nordwestbahn-Nordhausen“ für 100 kg in Pfennigen statt 206 richtig 296 lauten, welcher erhöhte Frachtsatz mit 20. October 1893 in Wirksamkeit tritt.

Wien, am 6. October 1893. [840]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Frachtermässigung für von der Weltausstellung in Chicago rückkehrende Ausstellungsgegenstände.

Im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandverkehre werden österr.-ungar. Güter, welche von der Weltausstellung in Chicago, u. zw. spätestens 3 Monate nach Schluss der Ausstellung nach ihren Ausgangsorten an die Aussteller des Originalfrachtbriefes für die Hinbeförderung zurückgesendet werden, unter Berechnung der halben tarifmässigen Fracht abgefertigt werden, wenn dieselben von einem Rücksendungsnachweis der k. k., bezw. k. Centralcommission für die Weltausstellung in Chicago begleitet sind und wenn in den zugehörigen Frachtbriefen bemerkt erscheint, dass die Sendungen durchwegs aus Ausstellungsgütern bestehen.

Für alle bei der Rückbeförderung eintretenden besonderen Leistungen (Verwiegen, Verladen u. s. w.), soweit hiefür tarifmässig Gebühren zu entrichten sind, dann für Auflegung von Nachnahmen, werden die in den Tarifen vorgesehenen Nebengebühren berechnet.

Wien, den 6. October 1893. [841]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nachtrag XIV zum Gütertarif, Theil II, Heft 3.

Vom Tage der Eröffnung des Anschlussverkehres über Sudoměřitz—Landesgrenze wird der Nachtrag XIV zu dem gesellschaftlichen Localgütertarife Theil II, Heft 3 in Wirksamkeit treten. Dieser Nachtrag, enthaltend Frachtsätze für Sudoměřitz—Landesgrenze transit, ist bei der Direction in Wien, I., Pestalozzigasse 8 erhältlich und liegt bei den gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht auf.

Wien, am 9. October 1893. [842]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich, West-Oesterreich, Ungarn und Galizien.

1. Aenderung der Reexpeditions-Gebühren.

In den Tarifen für die obangeführten Elbeumschlags-Verkehre hat es in den „Reexpeditionsbestimmungen“ unter Abschnitt II, Reexpeditionsgebühren zu heissen:

„Falls die Ein- und Ausladung durch Arbeiter der Partei erfolgt, wird keine Reexpeditionsgebühr berechnet.“

Diese Aenderung tritt mit 1. November 1893 in Kraft.

Ferner wird die Reexpeditionsgebühr für Roheisen ab 1. December 1893 von 2 kr. auf 3 kr. pro 100 kg erhöht.

2. Provision für Baarvorschüsse.

Für Baarvorschüsse (Vorfrachten, Zölle etc.), welche auf Sendungen haften, die per Elbe anlangen und per Bahn weiter gehen, wird ohne Unterschied ab 1. November 1893 $\frac{1}{2}$ Percent Provision eingehoben.

Wien, am 4. October 1893. [843]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Bahnen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Schlusstermine pro 1893 für die Güteraufnahme.

Wir geben hiemit die Schlusstermine pro 1893 für die Güteraufnahme (exclusive Schleppladungen) an den nachgenannten Stationen bekannt, welche Termine nach Massgabe der offenen Schiffahrt eingehalten werden. (Die Schlusstermine für die Entgegenahme von completen Schleppladungen werden fallweise geregelt.)

I.

Schlusstermine für die Güteraufnahme in den nachgenannten Hauptstationen und den dazwischen liegenden Stationen:						im Thalverkehre nach
in Regensburg und den Stationen ober Passau	in Passau und den Stationen ober Linz	in Linz und den Stationen ober Korneuburg	in Korneuburg und Nussdorf	Wien (Nordbahnlände und Praterquai)	Budapest	
28./10.	30./10.	1./11.	4./11.	7./11.	8./11.	Sulina, Constantinopel und Schwarzemeer-Häfen.
7./11.	9./11.	11./11.	14./11.	17./11.	18./11.	Donaustationen unterhalb T.-Severin bis einschliesslich Galatz-Tulcia.
18./11.	20./11.	22./11.	25./11.	28./11.	30./11.	Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive T.-Severin.
17./11.	19./11.	20./11.	18./11.	18./11.	11./11.	Zwischenstationen der Strecke Passau-Wien.
17./11.	19./11.	20./11.	26./11.	29./11.	29./11.	Zwischenstationen der Strecke Wien—Budapest mit Ausnahme der Stationen Wien, Pressburg, Gönyö, Raab und Budapest*).

II.

Ferner wird die Güteraufnahme im Zwischenverkehre der Stationen der Strecke:

Wien — Passau*) . . . . . geschlossen am 18. November
Wien — Budapest*) . . . . . „ „ 29. „
Budapest — Belgrad — Orsova*) . . . . . „ „ 30. „
T.-Severin — Galatz . . . . . „ „ 29. „
Szegedin — Titel . . . . . „ „ 29. „
Draueck — Barcs . . . . . „ „ 29. „

wobei auf die unter I und III angegebenen früheren Einstellungstermine auf einzelnen Strecken und Stationen Rücksicht zu nehmen ist.

Für den Berg-Stückgutverkehr wird der Schluss der Güteraufnahme den vorstehenden Schlussterminen für die Thalfahrten (ad I) entsprechend angepasst.

III.

Die Güteraufnahme an den Stationen: Straubing, Deggendorf, Vilshofen, Obernzell, Wesenufer, Wilhering, Persenbeug, Marbach, Melk, Aggsbach, Rossatz, Hollenburg, Zwentendorf und Tulln wird mit 31. October geschlossen. Transporte von allen unterhalb Wien gelegenen Stationen nach den vorgenannten Bestimmungsstationen werden nur bis 15. October übernommen.

„ „ „ „ „ Körtvélyes, Böös, Süttö, Radvány, Sattel-Neudorf, Szobb, Veröcze, Tetény, Érd, R.-Almás, Tass, Szalk, Apostag, Harta, Ordas, Szegzárd, Ssekcsö, Dálya, Futak und Kamenitz wird mit 15. November l. J. geschlossen. Die Uebernahme von Transporten ab allen Stationen ober Wien nach den vorgenannten Stationen wird mit 1. November, ab allen Stationen unter Wien mit 10. November geschlossen.

Anmerkung: *) Die Güteraufnahme im Verkehre der Stationen: Regensburg, Passau, Linz, Wien, Pressburg, Gönyö, Raab und Budapest untereinander, dann im internen Verkehre der Savestrecke Semlin—Sissek und im intern-serbischen Donauverkehre bleibt nach Massgabe von Witterungs- und Wasserstandsverhältnissen auch nach dem 30. November offen.

Wien, am 5. October 1893. [844]

Südwestösterreichisch-Ungarischer und Westungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. November 1893 tritt ein Nachtrag I zu dem vom 1. Juni 1893 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Borstenvieh als Frachtgut nach Sopron, Steinfeld und Hetzendorf in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Abänderung, bezw. Ergänzung der speciellen Bestimmungen.
II. Abänderung, bezw. Ergänzung der Tariftabellen.
III Berichtigung von Frachtsätzen.
IV. Aufnahme der Station Torda.
V. Ergänzung der Instradirungs-Tabellen.
VI. Stationsnamen-Aenderung.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verbandsverwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen zum Preise von 10 Heller per Stück bezogen werden.

Wien, am 6. October 1893. [845]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Königl. Württembergische Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarife für Obst.) Mit Wirkung vom 20. September ist für die Beförderung von frischem Obst in Wagenladungen von 10.000 kg zwischen württembergischen Stationen einerseits und Stationen

a) der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn),

b) der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn), der Schweizerischen Seethalbahn, der Langenthal-Huttwilbahn, der Emmenthalbahn und der Jura-Simplonbahn

andererseits je ein besonderer Ausnahmetarif zur Einführung gekommen, wodurch die bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 3 in den Heften Nr. 1 und 3 der Württembergisch-Schweizerischen Gütertarife vom 1. Mai 1891, bezw. vom 1. Jänner 1892 und in deren Nachträgen aufgehoben werden. Soweit in einzelnen Verkehrsbeziehungen Taxerhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis 20. December 1893 in Kraft.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau Donauländе transit und Regensburg Donauländе transit. (Einführung des Tarifnachtrages III.) Am 1. October 1893 tritt der Nachtrag III zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält ausser Abänderungen von Stationsnamen neue Frachtsätze für die Stationen Grossenbaum und Oberhausen (Fil. Gutehoffnungshütte) des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Cöln (rechtsrh.), sowie abgeänderte Frachtsätze für die Station Leipzig Magdeb. Bhf. und von den Landes-Aufsichtsbehörden genehmigte Abänderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen.

Directe Gütertarife der Bayerischen Staatsbahn mit den übrigen deutschen Eisenbahnen. (Einbeziehung von Stationen neuer Localbahnen.) Die nachbenannten Stationen der neuen Bayerischen Staats-Localbahnen

1. Neustadt a. S.-Königshofen i. Gr. (Eröffnungstermin 1. October 1893),
2. Kitzingen-Gerolzhofen (voraussichtlicher Eröffnungstermin 1. November 1893) und
3. Rentwertshausen-Römhild (voraussichtlicher Eröffnungstermin 15. November 1893)

werden mit dem Tage der Betriebseröffnung in die directen Gütertarife der Bayerischen Staatsbahn mit den übrigen deutschen Bahnen insoweit einbezogen, als dies nicht schon durch am 1. October erschienene Tarifnachträge geschehen ist.

Zu 1: Grosseibstadt, Hollstadt, Kleineibstadt, Königshofen i. Gr., Saal a. S. und Wülfershausen;

zu 2: Gerolzhofen, Grosslangheim, Kitzingen-Etwashausen, Kleinlangheim, Lülsfeld, Prichsenstadt, Stadelschwarzach und Wiesentheid,

zu 3: Römhild.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Tarifheft 1 und 2.) Am 1. October ist der Nachtrag IX zum Tarifheft 1 zur Einführung gekommen. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stations- und Ausnahmetarife, sowie der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr der bayerischen Vicinal- und Localbahn-Stationen. — Die Sätze des Ausnahmetarifes 24 für Getreide aller Art, Mühlenfabrikate und Malz aller Art gelten vom 15. Novemher an bezüglich des Artikels Malz nicht mehr für Malz aller Art, sondern nur noch für „Malz zu Brauzwecken". — Insoweit im Verkehre mit den bayerischen Localbahn-Stationen Arrach, Berchtesgaden, Bischofswiesen, Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal in Folge Aenderung des Localbahnzuschlages Erhöhungen eintreten, erlangen sie erst am 15. Novemher Geltung. — Die vorstehend bezüglich des Ausnahmetarifes 24 für den Artikel Malz ausgesprochene Beschränkung auf „Malz zu Brauzwecken" findet vom 15. Novemher an auch Anwendung auf den Ausnahmetarif 24 im Tarifhefte 2. — Die im Nachtrage IX zum Tarifheft 1 enthaltenen Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den bayerischen Vicinal- und Localbahn-Stationen, sowie der Anhang zum Tarife, gelten vom 1. October und insoweit Erhöhungen vorkommen, vom 15. November ab, auch für das Tarifheft 2 des Bayerisch-Sächsischen Güterverkehres.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Nachträge VI zu den Tarifheften 1 und 2 des Theiles II.) Am 1. October traten die Nachträge VI zu den Heften 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifes, Theil II, vom 1. August 1891 in Kraft. Dieselben enthalten unter Anderem: Einführung theilweise ermässigter Sätze des Ausnahmetarifes 14 für Spielwaaren etc. unter gleichzeitiger Aufnahme der Station Ebersdorf h. Coburg der Werra-Eisenbahn, der Station Probstzella des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt und der Stationen Eger, Franzensbad und Klingenthal der Sächsischen Staatshahnen in diesen Ausnahmetarif,

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ausnahmetarif für Obst.) Die im Sächsisch-Schweizerischen Ausnahmetarife für frisches Obst vom 1. October enthaltenen Frachtsätze für Leipzig, bayerischer Bahnhof und Dresdener Bahnhof, gelten vom 1. October ab auch für Leipzig, Eilenburger und Thüringer Bahnhof (im Norddeutsch-Schweizerischen Verbande).

Norddeutsch-Bayerischer Getreideverkehr. (Einführung von Tarifnachträgen.) Zu dem vom 1. März 1892 ab giltigen Ausnahmetarife für Getreide u. s. w. treten am 15. October die folgenden Nachträge in Kraft: Nachtrag III zu Heft 1, Nachtrag II zu Heft 2 B, Nachtrag II zu Heft 2 C, Nachtrag I zu Heft 2 F, Nachtrag II zu Heft 2 G und Nachtrag II zu Heft 2 H. Dieselben enthalten Aenderungen der besonderen Bestimmungen, sowie neue und abgeänderte Frachtsätze und werden an die Besitzer des Haupttarifes unentgeltlich abgegehen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. (Ausnahmetarif für Obst.) Am 1. October ist ein Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem Obst, unverpackt, in Ladungen von 10.000 kg zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits in Kraft getreten.

Königl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Einführung eines Tarifnachtrages.) Am 1. October trat zum Staatsbahn-Gütertarife Cöln (rechtsrh.)—Breslau der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält eine Ergänzung der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, ferner Aenderungen hezw. Ergänzungen des Vorwortes zum Tarife, des Tarifes für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, sowie sonstige Berichtigungen.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

per 100 kg kr.

Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:

Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen 10

Lagerzins:

für die ersten drei Wochen . . . per Woche 2

für jede folgende Woche . . . . „ „ 1½

Zollfachinage 2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1844	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate	den im Tarife, Theil III, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Französischen Eisenbahn-Verband vom 15. November 1890 und den im Nachtrage 8 B zu Tarif-Theil III für den Oesterr.-Ungar.- und Süddeutsch-Französischen Eisenbahn-Verband vom 1. August 1887 enthaltenen österreichischen Stationen	Stationen der Französischen Ostbahn bezw. umgekehrt	Die Abfertigung muss auf Grund des Tarifes, Theil III, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Verband vom 15. November 1890 und den im Nachtrages 8 B zu Tarif-Theil III für den Oesterr.-Ungar.- und Süddeutsch-Französischen Eisenbahn-Verband erfolgen, soferne die französische Bestimmungsstation in diesen Tarif aufgenommen ist	Vom 1. November 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1894	Tarif-Theil III, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahn-Verband vom 15. November 1890 und Nachtrag 8 B zu Tarif-Theil III für den Oesterr.-Ungar.- und Süddeutschen Eisenbahn-Verband vom 1. August 1887, bezw. einschlägige Local- und Verbandstarife im Verkehre mit jenen französischen Stationen, welche in diesen Verbandstarif nicht aufgenommen sind	Die unter Benützung des Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes nachweisbar erreichbaren niedrigsten Umkartirungsfrachten*)	1 kr.	Im Kartirungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bis längstens 31. März 1895 bei der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen einzureichen sind	*) Die gleiche Frachtberechnung tritt auch für solche der in Betracht kommenden Sendungen ein, welche auf Grund der nebengenannten Tarife des Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahn-Verbandes reexpedirt werden
1845	K. K. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Cement und hydraulischen Kalk (Roman-Cement)	Kirchbüchl	Z l i v	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	56 kr.	55 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
1846	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Die österr. Schnittsätze bis Peri des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Gütertarifes vom 1. October 1887, bezw. des Nachtrages IV hiezu, giltig vom 1. December 1892 für Schnittholz im Verkehre mit den nachbenannten Stationen finden bis Ende December 1894 bei Reexpedition, bezw. Einlagerung der Sendungen in der Station Hopfgarten im Rückvergütungswege Anwendung. Das Zugeständniss hat für nachstehende Relationen Giltigkeit und zwar: 1. Im Verkehre von den Stationen der Strecke Selzthal bis Oeblarn einerseits u. den italienischen Stationen der Gruppe VII andererseits. 2. Im Verkehre von den Stationen der Strecke Gröbming bis Kitzbühel und Salzburg excl.—Bischofshofen excl. einerseits und den italienischen Stationen der Gruppen V, VI und VII andererseits. Als Lagerfrist (Reexpeditionsfrist) wird ein Zeitraum von 12 Monaten festgesetzt. Die Reexpeditionsbedingungen liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Innsbruck zur Einsicht auf.						Oesterr.-Ungar.-Italienischer Verkehr					
1847	K.k.St.B.	Betheiligten Bahnverwaltungen	Hopfen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 109 vom 21. December 1893, unter fortlaufender Nr. 1757, verlautbarten Frachtsätze für Hopfentransporte von Brody (Bhf.) transit nach Eger und Furth i/W. für Sendungen nach Bayern gelten unter den gleichen Bedingungen auch für Sendungen nach über Bayern hinaus gelegenen süddeutschen Stationen.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1848	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische	Kaschitz	Schönhof	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 6·0	kr. 5·0	kr. 1·0	Im Kartirungswege		
			Zuckerrüben	Radonitz	Schönhof				7·8	7·0	0·8			
			Dünger und Composte, Rückstände, und zwar: Presserückstände von Rüben, Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm), Zuckerrüben-Abfälle, Rübenschnitze und Rübenschnitz-Abfälle	Schönhof	Radonitz				7·8	7·0	0·8			
			Rohzucker	Schönhof	Kaschitz	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mind. 10000 kg pro Wagen			7·5	5·5	2·0			
1849	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Von der Weltausstellung in Chicago unverkauft zurückgehende Güter	den Hafenstationen der Niederländisch-Oesterr.-Ungarischen u. Belgisch-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarife	den österr. und ungar. Verbandstationen dieser Verbandstarife	Die Sendungen müssen von einem durch den österr. Regierungscommissär bei der Weltausstellung, k. und k. Generalconsul Dr. A. Palitschek von Palmforst, ausgefertigten Rücksendungsnachweis begleitet sein. In den Frachtbriefen ist zu vermerken, dass die mit denselben aufgegebenen Sendungen durchwegs aus Ausstellungsgütern bestehen. Die Leitung der zurückzubefördernden Güter braucht nicht über den bei der Hinbeförderung benützten Bahnweg zu erfolgen. Im Uebrigen gelten dieselben Bestimmungen wie bei der Hinbeförderung (vergl. Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 12 und Nr. 29 ex 1893, unter fortlaufender Nummer 289, bezw. 483 der Tarifermässigungen im Güterverkehr)	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende Mai 1894	Niederländisch-Oesterr.-Ungarischer Verbandstarif, Theil II, Heft I, II und IV vom 1. Mai 1887 und Heft III vom 1. Mai 1893 Belgisch-Oesterr.-Ungarischer Verbandstarif, Theil II, Heft I vom 1. Juni 1887, Heft II vom 1. Juli 1887, Heft III vom 1. Mai 1893, Heft IV vom 1. Juli 1892	Verschieden				Im Kartirungswege		
1850			Wien St.E.G. oder K.F.N.B. / Elbeteinitz — oder vice versa			Bei Aufgabe von Quantitäten a) unter 5000 kg b) von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	Classe I	a) Classe II b) Classe A c) Classe B	50% Nachlass von den tarifmässigen Frachtsätzen				
									Verschieden			Im Kartirungswege		

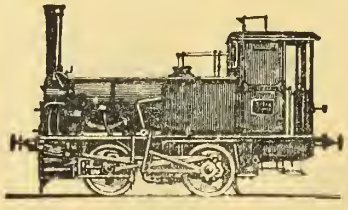
Fortlaufende Nr.	1851	1852	1853	1854
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Böhmischen Commercialbahnen	Böhm. Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Zuckerräbe nnd Rübsnschnitte	Ziegeln	Mauer- und Dachzisgsl	Betheiligtsn Verwaltungen
für die Transportstrecke von	K f i n e c	Tetschen	Polnu-Stsckea	Güter der Classen des Ostdeutsch-Österr. Verband-Tarifes, u. zw. Eilgut Stückgut I Stückgut II Specialtarif A 2 Specialtarif I Specialtarif II — und vice versa: Gleiwitz
für die Transportstrecke nach	D y m o k a r	Böhm.-Kamnitz	Prag Oe.N.W.B.	Eilgut Stückgut I Stückgut II Specialtarif A 2 Specialtarif I Specialtarif II — und vice versa: Kattowitz, Schönbrunn
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe in vollea Wageuladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendetsn Wagea, unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Für ein Maximalquantum von 1600 Tonnen, wovon circa 1000 Tonnen Rübe und 600 Tonnen Schnitte sein dürfsn.	Verwendnag zn einem Fabriksbane; eoast tarifmässig	Frachtzahlang mindestens für das Ladegewicht des verweadeten Wageas. Anfrechthaltnng der sonstigen für Gütsr des Spscialtarifes 3 giltigen Bestimmungen. Anf- und Abladen dnrch die Partei anf eigene Kosten	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmangen
und gilt in der Zeit	Bis Euds März 1894	Bis auf Weitsrss, längstens bis 31. December 1893	Bis anf Widerrnf, längstsas bis Ends Dscembsr 1893	Vom 15. Octobsr 1893 bis znr Einführnag im Tarifwsgs, längstsas jedoch bis Ende Decsiuber 1893
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnnng	Localtarife	Localgütertarif; Sp.-T. 3	Localtarif	Ostdsntsch-Oesterr. Eisnbahn-Verband, Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890
Frachtsatz per 100 kg	4·4 kr.	8·7 kr.	30·1 kr.	Bostshen keiae directsn Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	3·4 kr.	6·7 kr.	27 kr.	Mark 2·81 — 1·37 — 1·34 — 1·30 — 1·22 — 0·67 — 0·62 — 0·51 — 0·70 — 0·65 — 0·53 — 2·67
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	1 kr.	2 kr.	3·1 kr.	
Art der Durchführung	Im Rückvergütangswege	Im Rückvergütuags-wege	Im Kartirnngswege	Im Kartiraagswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	a) Für Rübe: Gegsn Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfänger lanteuden Origiaal-Frachtbriefe; b) Für Rübeaschnitte: Gegsn Vorlage der anf die reclamirende Firma als Verssnder lantenden Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen spätesteas bis 1. Jani 1894	Vorlage der Original-Frachtbriefe, läagstens bis Eade Febrnar 1894		
Besondere Bemerkungen	Das Anf- und Abladen der Seadungen haben die Parteien zn besorgen. Für das 1600 Tonnen übersteigende Qnaatum fiadet der ermässigte Frachtsatz keine Aawendnng. Eventaelle Zaschnbgebühren gelangen separat znr Einhebung			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1855	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Holz des Specialtarifes 2	Gross-Glockersdorf Jogsdorf	Mähr.-Ostrau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Verwendung der Sendungen bei den Einfriedungsarbeiten im Zuge der neuen Werkstätten-Geleise in M.-Ostrau; Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	25 kr. 23 kr.	21·5 kr. 19·5 kr.	3·5 kr. 3·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclam. Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Orig.-Frachtbriefe, welche von Seite der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Arbeiten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
1856	**Südbahn-Gesellschaft**		Pitch-pine (Pechkiefer)	Triest S.B.	Barcs	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Ungar.-Adriatischer Verbandtarif, Theil II, Heft 2	131 kr. = 242 Heller incl. ungar. Stener	170 Heller incl. ungar. Stener	72 Heller	Im Kartirungswege		
1857	**Böhm. Nordbahn**		Maschinen	Bodenbach	Zwickau i/B.	Verwendung für einen Fabriksban; sonst tarifmässig	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	46 kr.	23 kr.	23 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, längst. bis 28. Februar 1894	

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



Locomotiven

für

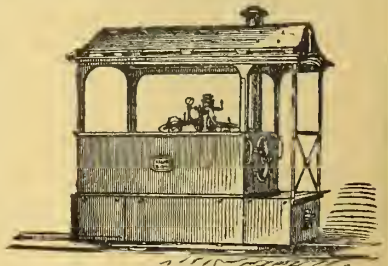
Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

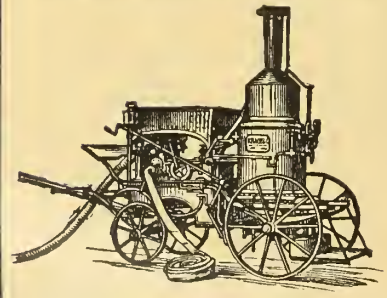
von 15—100 Pferdekraft.



LOCOMOBILEN

von 2—12 Pferdekraft.

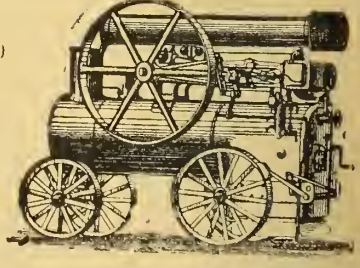
(352)



Dampf - Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

KUNDMACHUNG

betreffend die **Ausschreibung der Lieferung von fertigen Uniformen für die Bediensteten der k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection in Bregenz.**

Die gefertigte k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection beabsichtigt für die Dauer von **drei Jahren**, und zwar vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1896 ihren gänzlichen Bedarf an nachstehend sammt den beiläufigen Bedarfsziffern specificirten fertigen Uniformen im Wege der öffentlichen Concurrenz sicherzustellen und erlässt zur Einbringung schriftlicher Offerte hiemit die öffentliche Aufforderung.

Der beiläufige Bedarf während der gesammten dreijährigen Lieferungsperiode ist folgender:

Tuchjacken aus dunkelblauem echtfärbigen Matrosentuch Nr.				Sommerjacken aus dunkelblauem echtfärbigen Sommercheviot Nr.				Tuchbeinkleider aus dunkelblauem echtfärbigen Matrosentuch	Westen aus dunkelblauem echtfärbigen Matrosentuch	Tuchpaletot aus dunkelgrauem Militärtuch	Zwilchbeinkleider aus ungebleichtem Zwilch	Tuchkappen	Regenmäntel aus wasserdichtem Loden
I	II	III	IV	I	II	III	IV						
33	21	99	21	11	7	39	12	174	124	58	174	174	58

Die von vorstehend angegebenen Quantitäten auf das Jahr 1894 entfallenden Theilquantitäten werden dem Ersteher beim Vertragsabschlusse bekannt gegeben werden.

1. An der Offerteinbringung können sich nur solide, leistungsfähige Unternehmer betheiligen. — Zwischenhändler, dann Personen, welche das österreichische Staatsbürgerrecht nicht geniessen, sind von der Bewerbung grundsätzlich ausgeschlossen.

2. Alle jene Unternehmer, welche sich an der Offerteinbringung betheiligen wollen und bisher zu den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen in ähnlichem Lieferungsverhältnisse noch nicht gestanden sind, haben mittelst eines von der bezüglichen Handels- und Gewerbekammer ausgefertigten Zeugnisses ihre Solidität und Leistungsfähigkeit nachzuweisen.

Offerte solcher vorbezeichneter Unternehmer, welche mit dem bezüglichen Soliditäts- und Leistungsfähigkeitszeugnisse der betreffenden Handels- und Gewerbekammer nicht versehen sind, bleiben unberücksichtigt.

3. Es steht den Offerenten frei, sich um alle ausgeschriebenen Uniformen oder auch nur um einzelne Sorten derselben zu bewerben.

4. Die gefertigte k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection behält sich das Recht vor, bei Beurtheilung der Offerte nicht allein auf die Preise, sondern auch auf die Qualität der Stoffe und auf die Solidität und Leistungsfähigkeit des Offerenten Rücksicht zu nehmen und hienach nach freier Wahl zu entscheiden, sowie sie auch berechtigt ist, beliebige Theilmengen der offerirten Gegenstände dem Offerenten zur Lieferung zu übertragen oder auch sämmtliche Anbote zurückzuweisen und die Lieferung auf beliebigem Wege zu vergeben.

5. Wenn mehrere Personen in Gesellschaft zu liefern beabsichtigen, so haben sie alle unter Angabe ihres Charakters und Wohnortes das Offert zu fertigen und ausdrücklich zu erklären, dass sie der gefertigten k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection gegenüber rücksichtlich aller aus dem Lieferungsabschlusse für sie entspringenden Vertragsverbindlichkeiten solidarisch haften. — Im Offerte ist ferner jene Person zu bezeichnen, welche im Namen Aller als Bevollmächtigter in diesem Lieferungsgeschäfte während der Dauer des Vertrages mit der gefertigten k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection zu verkehren bestimmt ist.

6. Für die richtige Einhaltung des Offertes ist ein Vadium im Betrage von fünf Percenten des Werthes, welcher nach dem für die offerirten Uniformen geforderten Preise entfällt, gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch abgesondert von demselben, bei der Casse der k. k. Schiffahrts-Inspection in Bregenz, nach Vorschrift des Artikels 4 der allgemeinen Bedingnisse zu erlegen.

7. Das vom Offerenten eigenhändig zu unterfertigende Offert muss

a) auf dem mit dieser Ausschreibung hinausgegebenen Formulare verfasst,
b) mit einer Stempelmarke von 50 Kreuzern versehen,
c) unter der Voraussetzung des Punktes 2 mit den Soliditäts- und Leistungsfähigkeitszeugnisso der betreffenden Handels- und Gewerbekammer belegt sein,
d) ferner hat jeder Offerent ein eigenhändig unterschriebenes Exemplar der allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, von welchen jeder Bogen mit einer Stempelmarke von 50 kr. versehen sein muss, dem Offerte beizuschliessen.
e) im Sinne des § 3 der speciellen Lieferungsbedingnisse sind dio bezüglichen Muster der Stoffe separat versiegelt, gleichzeitig mit dem Offerte vorzulegen.
f) die Preise sind zu stellen franco aller Spesen, bei Baarzahlung ohne Sconto, loco einer der der k. k. Schiffahrts-Inspection vom Lieferungsorte nächstgelegenen Einbruchstation der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, von welcher die Waaren im Regiewege nach Bregenz befördert werden.

8. Offerte, welche durch kein Vadium gesichert sind, ferner solche, welche besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen, sowio Ausnahmen oder Berichtigungen enthalten, dann solche, welche verspätet einlangen oder welchen keine Muster des Stoffes beigegeben sind, endlich telegraphische Anbote, bleiben ebenso unberücksichtigt, als jene Offerte, welchen etwa die Erklärnng beigefügt wäre, dass der Offertsteller auf die Anbote anderer Offerenten Nachlässe zugesteht.

9. Die Formularien für dio Preisverzeichnisse, dann dio allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, sowie die Muster liegen bei der gefertigten k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspoction zur Einsicht auf.

10. Das Offert ist für den Offerenten vom Zeitpunkte der Einreichung, für die gefertigte k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection aber erst dann rechtsverbindlich, wenn der Ersteher von der erfolgten Genehmigung seines Offertes Seitens derselben verständigt worden ist.

11. Die nach Vorschrift des Punktes 7 dieser Kundmachung instruirten Offerte sind nebst den Mustern versiegelt beim Einreichungsprotokolle der k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection in Bregenz bis längstens **10. November 1893, Mittags 12 Uhr,** mit der Aufschrift am Couverte „Offert zur Lieferung von fertigen Uniformen", einzureichen.

Das Vadium ist, wie bereits sub Punkt 6 erwähnt, abgesondert von dem Offerto an dio Casse der k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection in Bregenz znm obigon Termine zu erlegen, worüber der Erleger eine Bestätigung Seitons dieser Cassa erhält.

12. Die Offerenten werden von der gefertigten k. k. Schiffahrts-Inspection so schleunig als möglich von dem Erfolgo ihrer Offerte verständigt — den Nichterstehern das erlegte Vadium gegen Rückstellung der Cassebestätigung ausgefolgt, die Ersteher aber gleichzeitig zum Erlage der Caution aufgefordert.

Bregenz, im October 1893.

K. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection Bregenz
Dr. Zehetner.

Christoph Schramm

Lack- und Firniss-Fabriken

WIEN und **OFFENBACH** a/M.

Simmering. Rohrmühle.

Errichtet 1837.

Filiale in BERLIN S.W., Oranienstrasse 81/82.

Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:

Eisenbahnwagen-Lacke

Kutschenlacke, Präparationslacke

Terebine, Filling up.-Spachtelkitt

Locomotivlacke (331)

in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

GANZ & CIE.

Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

BUDAPEST und **LEOBERSDORF** bei Wien

empfehlen ihre

Hartgussräder und **Kreuzungen,**
Räder für Bauunternehmungen, (338)
Waggons und **Drehscheiben,**
Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Gruben-Anlagen,
Mobile Beleuchtungs - Apparate für Eisenbahnen,
Anlage von Beleuchtungs - Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,
Turbinen-Anlagen,
Zerkleinerungs-Maschinen mit Hartgusswalzen und Hartgussbacken,
Maschinen für Papier- und Cellulose-Fabrikation,
Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,
Stahlguss-Artikel. Nr. 116

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

(329)

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**

B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**

Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner

k. k. priv. Cementfabrik (378)

Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ansland . . . 33 Frcs.
Für das Ansland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 118. Wien, 12. October 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Ministeriums des Innern vom 30. September 1893,*) mit welcher die Grundzüge bekanntgegeben werden, nach denen in Bezug auf die Ueberwachung des Verkehres von Fahrzeugen auf schiffbaren Flüssen zur Verhütung der Cholera-Einschleppung vorzugehen ist.

§ 1.

Zum Zwecke der Verhütung der Einschleppung und Verbreitung der Cholera im Wege der Flussschiffahrt und Flösserei haben nachstehende, vom Obersten Sanitätsrathe beantragte Grundsätze zur Richtschnur zu dienen:

Allgemeine Bestimmungen.

Für den Schiffahrts- und Flössereiverkehr auf schiffbaren Flüssen haben bezüglich der Handhabung der sanitätspolizeilichen Massnahmen zur Verhütung der Einschleppung und Verbreitung der Cholera sowohl in Hinsicht auf die sanitäre Beschaffenheit der Transportmittel, als auf die Beförderung von Personen, der von denselben mitgeführten, voraus- oder nachgesendeten Reise- und Uebersiedlungs-Effecten, und in Hinsicht auf die aus sanitätspolizeilichen Rücksichten gewissen Verkehrsbeschränkungen jeweilig unterworfenen Gegenstände die im Eisenbahnverkehre giltigen Vorschriften analoge Anwendung zu finden.

Besondere Massnahmen.

§ 2.

Insbesondere obliegt dem Führer, bezw. dem Eigenthümer eines Fahrzeuges die Aufrechterhaltung der grössten Reinlichkeit und Ordnung auf dem Fahrzeuge, die dauernde sorgfältige Beobachtung des Gesundheitszustandes der auf demselben befindlichen Personen mit besonderer Rücksicht auf choleraähnliche, mit häufigen Entleerungen und Erbrechen einhergehende Erkrankungen, die Vorsorge für sanitätsgemässe Unterbringung und Verpflegung der auf dem Fahrzeuge befindlichen Personen, die stete Versorgung derselben mit gutem Trinkwasser, welches dem Flussgerinne unter keinen Umständen entnommen werden darf, die Bereithaltung der zur ersten Hilfeleistung im Falle des Auftretens einer choleraverdächtigen Erkrankung auf dem Fahrzeuge nothwendigen Hilfsmittel und auf allen zur Personenbeförderung bestimmten Schiffen eines Isolirraumes, die Haltung eines Vorrathes der zur Anwendung behördlich zugelassenen Desinfectionsmittel, insbesondere gebrannten ungelöschten Kalkes oder frischer Kalkmilch, sowie der zu ihrer Anwendung nöthigen Utensilien, darunter für Schiffe auch von rothem Reagenzpapier.

Es muss vorgesorgt sein, dass der Magen- und Darminhalt von mit Erkrankungen dieser Organe behafteten Personen nicht in das Wasser gelange, sondern in ein undurchlässiges Gefäss, in welchem eine zur vollständigen Bedeckung der Dejecte hinreichende Menge von Kalkmilch oder sonstiger als wirksam anerkannter Desinfectionsflüssigkeit enthalten ist, aufgenommen werde.

Jedes Fahrzeug, welches einen Choleraverdächtigen oder Cholerakranken oder Choleratodten führt, hat eine gelbe Flagge aufzustecken und bis zum Zeitpunkte der vollendeten Desinfection und wiedererlangten Verkehrsfreiheit beizubehalten.

*) Enthalten in dem am 5. October 1893 ausgegebenen XLVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 148.

Im Falle der Erkrankung einer Person unter choleraverdächtigen Erscheinungen ist dieselbe sofort mit einer geeigneten Wartperson und den nothwendigen Pflegemitteln von allen anderen Personen am Fahrzeuge derart abzusondern, dass eine Krankheitsübertragung ausgeschlossen ist. Zu diesem Pflegedienste können auf Personentransportschiffen auch hiefür geeignete Leute der Bedienungsmannschaft verwendet werden.

Während dieser Krankenpflege sind die vorgeschriebenen Desinfections-Vorschriften genauestens zu handhaben.

Anlandungsstationen.

§ 3.

Auf jeder Anlandungsstation soll ein Bediensteter durch die betreffende politische Behörde bestellt sein, welcher verpflichtet ist, die von dem Führer eines Fahrzeuges zu erstattende Anzeige über eine choleraverdächtige Erkrankung oder einen verdächtigen Todesfall zu übernehmen und sofort im Wege der Ortsbehörde an die politische Behörde und an die nächste Kranken-Ausschiffungsstation zu leiten.

Anlandungsstellen, an welchen eine gute Trinkwasserversorgung möglich ist, sollen als solche durch eine Aufschriftstafel kenntlich gemacht, und soll für den möglichst leichten Trink- und Nutzwasserbezug vorgesorgt sein.

Unter den Anlandungsstationen ist zwischen 1. gewöhnlichen Anlandungsstationen, 2. Kranken-Ausschiffungsstationen und 3. Schiffs-Revisonsstationen zu unterscheiden.

An den gewöhnlichen Anlandungsstellen dürfen Personen nur aus solchen Fahrzeugen ausgeschifft werden, auf welchen weder Cholerakranke, noch choleraverdächtige Personen, noch Choleraleichen vorhanden sind, wofür der Führer des Fahrzeuges veranwortlich ist.

Solche Personen sind, wenn sie aus Choleragegenden zureisen, vor der Ausschiffung mit Namen, Beschäftigung und Herkunft unter Angabe des Reisezieles zu verzeichnen und der Gemeindeverwaltung des Anlandungsplatzes durch Vermittlung des Bediensteten desselben zur weiteren Veranlassung wegen fünftägiger sanitätspolizeilicher Observation überweisen zu lassen.

Anlandungsstationen, in welchen diese Massnahmen zur Ueberwachung des Verkehres in Cholerazeiten nicht verlässlich durchführbar sind, sind eventuell während derselben über Auftrag der politischen Landesbehörde zu sperren.

Kranken-Ausschiffungsstationen.

§ 4.

Diejenigen Anlandungsstationen, welche in Gemeinden liegen, in welchen Cholerakranke in entsprechende isolirte Pflege und ärztliche Behandlung übergeben werden können, sind als Kranken-Ausschiffungsstationen zu bezeichnen.

Nur an solchen dürfen Cholerakranke und vermöge der Art ihrer Erkrankung choleraverdächtige Personen ausgeschifft werden.

Die betreffende Gemeindeverwaltung, welche vor der Ankunft des Fahrzeuges von einer früheren Anlandungsstelle aus im kürzesten Wege von der Ankunft des Cholerakranken oder -Verdächtigen zu verständigen ist (§ 3, Alinea 1), hat alle Vorkehrungen für den Transport und die Uebernahme desselben in isolirte Pflege unter sachverständiger (ärztlicher) Leitung zu treffen.

Dieser Transport hat unter aller die Hintanhaltung einer Krankheitsverschleppung verbürgenden Vorsicht zu erfolgen.

Will der Kranke aus einem triftigen besonderen Grunde erst in einer späteren Ausschiffungsstation an's Land gebracht werden, so ist zum Zwecke der ärztlichen Hilfeleistung und sanitären Ueberwachung der am Fahrzeuge befindlichen Personen wo möglich ein schon früher im kürzesten Wege requirirter Arzt auf Kosten des Kranken auf das Fahrzeug aufzunehmen.

Die Leichen von Cholerakranken sind gleichfalls an der nächsten Kranken-Ausladestation unter ärztlicher Ingerenz auszuschiffen.

Nach der Ausschiffung von Cholerakranken und Choleraverdächtigen, sowie Choleratodten ist das Fahrzeug mit gelber Flagge zur nächsten Schiffs-Revisionsstation zu dirigiren, die zu avisiren ist, und wo die weitere Revision und Desinfection stattfindet.

Schiffs-Revisionsstationen.

§ 5.

Jene Kranken-Ausschiffungsstationen, an welchen die räumlichen Verhältnisse eine Anhaltung der Fahrzeuge zum Zwecke der eingehenden sanitäts-polizeilichen Revision der Fahrzeuge, der Personen, Reiseeffecten und Waaren, sowie eventuell zum Zwecke einer gründlichen Desinfection der Schiffe oder Flösse möglich machen, sind als Schiffs-Revisionsstationen einzurichten.

Die erste dieser Stationen ist in Ländern, welche an der Grenze des Geltungsgebietes dieser Verordnung liegen, insofern dieselbe den gemeinsamen Flusslauf durchquert, stets möglichst unmittelbar an dieser Grenze und sind weitere Stationen in solchen Zwischenräumen zu errichten, dass die Fahrzeuge auch auf der Bergfahrt noch am nämlichen Tage von der unteren Revisionsstation zur nächstoberen gelangen können.

In jeder solchen Station müssen ausser einem besonderen Landungsplatze für inficirte und verdächtige Fahrzeuge isolirte Räume zur abgesonderten Unterbringung von Cholerakranken und -Verdächtigen, Krankentransportmittel, ein Dampf-Desinfectionsapparat, sowie hinreichende Vorräthe der vorgeschriebenen Desinfectionsmittel, namentlich von gebranntem (ungelöschtem) Kalk und von Kalkmilch, rothes Reagenzpapier, dann Säcke zum Transporte von Kleidungs- und Wäschestücken zur Desinfection, geschultes Hilfspersonal zur Desinfection und zum Krankendienste vorhanden sein.

An jeder solchen Schiffs-Revisionsstation ist ein mit der Leitung des Dienstes und Ausübung der Polizeigewalt betrauter politischer oder Polizeibeamter als Vorstand und sind Revisionsärzte nebst den im besonderen Falle etwa nothwendigen Hilfsorganen zu bestellen. Es ist vorzusorgen, dass diesen Organen ein geeignetes Dienstfahrzeug zur Verfügung stehe.

Die Schiffs-Revisionsstation ist durch eine weithin sichtbare Aufschriftstafel „Schiffs-Revisionsstation" und durch eine weisse Flagge neben der schwarzgelben Fahne kenntlich zu machen, und haben die oberwähnten Bestellten eine weisse Binde am linken Arme zu tragen.

Vorgang bei der Revision der Flussfahrzeuge.

§ 6.

Jedes Fahrzeug hat bei der Schiffs-Revisionsstation zu halten. Der Führer des Fahrzeuges hat die Revision abzuwarten und hiezu alles Erforderliche bereitzuhalten. Er ist verpflichtet, der Revisions-Commission wahrheitsgemässe Auskunft zu geben.

Der Vorstand der Revisionsstation, bezw. das von demselben delegirte Organ und der Revisionsarzt begeben sich als Revisions-Commission auf jedes Fahrzeug, wo das erstere an der Hand der vorzuweisenden, für Schiffe und Flösse vorgeschriebenen Documente das Fahrzeug zu revidiren, die Räume zum Behufe der Aufdeckung verbotswidriger Verhältnisse zu durchsuchen hat. Der Arzt hat den Gesundheitszustand der auf dem Fahrzeuge befindlichen Personen, den Zustand der Reiseeffecten, Waaren, Lagerstätten, sowie der sanitären Einrichtungen, insbesondere in Bezug auf Trinkwasservorrath, Reinlichkeits- und Verpflegsverhältnisse, Unrathsbeseitigung, Abortverhältnisse, Vorkehrungen zur ersten Hilfeleistung zu prüfen.

Auch wenn sich kein Choleraverdacht ergibt, sind sanitäre Missstände zur Herstellung des vorgeschriebenen sanitären Zustandes des Fahrzeuges sofort abzustellen. Das Bilgewasser im Schiffsraume ist bei jedem zur Revision gelangenden Schiffe mit Kalkmilch zu desinficiren, wenn das Bilgewasser nicht etwa noch in Folge einer an einer früheren Revisionsstation vorgenommenen Desinfection mit Kalkmilch stark alkalisch reagirt, was sich durch Blauwerden eines in das Bilgewasser eingetauchten Streifens von rothem Reagenzpapier kundgibt. Ist die Reaction nur noch schwach oder tritt sie gar nicht ein, so ist neuerlich Kalkmilch unter gründlicher Vermischung bis zur stark alkalischen Reaction zuzusetzen.

Nach erfolgter Revision und Durchführung der Sanitätsvorkehrungen an der ersten Grenz-Revisionsstation, welche von dem Fahrzeuge berührt wird, erhält der Führer des Fahrzeuges einen Revisionsschein (siehe Beilage), in welchem Name, Nummer, Eigenthümer, Führer des Fahrzeuges, dessen Herkunft und Bestimmungsort, dessen Stand an Angehörigen des Fahrzeuges (Mannschaft, Bedienstete) und an Fahrgästen, Tag und Stunde der Revision, der Revisionsbefund nebst den angeordneten und vollzogenen Vorkehrungen und in einer Anmerkung die in sanitätspolizeilicher Beziehung belangreichen, in Erfahrung gebrachten Angaben über die frühere Fahrt einzutragen sind.

Die Eintragung ist durch die Unterschrift der revidirenden Organe zu bestätigen.

In diesem Revisionsscheine hat der Führer des Fahrzeuges während der weiteren Fahrt stationenweise alle Aenderungen des Personalstandes durch Zu- und Abgang, sowie sanitäre Vorkommnisse genau vorzumerken, denselben bei der nächsten Revisionsstation vorzuweisen, wo derselbe insbesondere in Bezug auf die Uebereinstimmung der Zahl der auf dem Fahrzeuge befindlichen Personen mit dem bei der letzten Revision nachgewiesenen Stande unter Berücksichtigung der vorgenannten Veränderungen zu prüfen und der neuerliche Revisionsbefund beizusetzen ist, falls das Fahrzeug die zweite Revisionsstation nicht schon an demselben Tage passirt. In diesem Falle hat, wenn sich nicht besondere Verdachtsgründe ergeben, eine neuerliche Revision nicht stattzufinden, und ist lediglich die Zeit der Durchfahrt vom Stationsvorstande der Schiffs-Revisionsstation in dem Revisionsscheine zu bestätigen.

Fahrzeuge, welche an demselben Tage schon einer Revision unterzogen wurden, haben beim Anlegen an der neuen Revisionsstation, die sie blos passiren wollen, eine weisse Flagge zu hissen und sind ohne Verzug abzufertigen.

Ausser diesem Falle dürfen Erleichterungen von Seite der politischen Landesbehörden nur solchen Fahrzeugen bewilligt werden, welche ausschliesslich einem regelmässigen, zur Zeit unverdächtigen Localverkehre dienen

Vorgang im Choleraverdachtsfalle.

§ 7.

Fahrzeuge, welche mit choleraverdächtigen Kranken oder Todten anlangen oder mit solchen bei der Revision betroffen werden, haben an der bestimmten isolirten Landungsstelle, welche mittelst einer Aufschriftstafel und gelben Flagge kenntlich zu machen ist, anzulegen. Hierauf hat die Commission (§ 6, Alinea 1) nebst den im § 6 vorgezeichneten Amtshandlungen folgende sanitätspolizeilichen Massnahmen vorzunehmen:

1. Ausschiffung der mit Kranken in keiner Gemeinschaft gewesenen gesunden Fahrgäste und deren vorläufige abseitige Unterbringung.
2. Ausschiffung der mit Kranken in Gemeinschaft gewesenen verdächtigen Fahrgäste und deren isolirte Unterbringung.
3. Ausschiffung der Kranken und Todten und isolirter Transport derselben in's Isolir-Krankenhaus.
4. Abgesonderte Ausladung der einer Beschmutzung mit Cholera-Dejecten in keiner Weise verdächtigen Reiseeffecten.
5. Verpackung der durch Dampf zu desinficirenden Effecten in mit Desinfectionslösung durchtränkten Säcken, worauf deren isolirter Transport zur Desinfection erfolgt.
6. Sanitätspolizeiliche Revision der unverdächtigen Reisenden und ihres Gepäckes, welches eventuell der Desinfection zu unterziehen ist; Veranlassung der weiteren 5tägigen sanitätspolizeilichen Observation der abreisenden Unverdächtigen.

7. Zurückhaltung und wiederholte sanitätsärztliche Revision der ausgeschifften Verdächtigen, eventuell bis zur 5tägigen Dauer, Revision und eventuelle Desinfection ihres Gepäckes.

8. Gründliche Desinfection aller infectionsverdächtigen Gegenstände auf dem Fahrzeuge, des Isolirraumes, der Aborte, der möglicherweise einer verdächtigen Verunreinigung ausgesetzt gewesenen Geräthe u. s. w., wobei die Verunreinignng des Flusswassers zu vermeiden ist, Desinfection des Bilgewassers der Schiffe mit Kalkmilch bis zur stark alkalischen Reaction an allen Stellen, nachträgliche Reinigung. Lüftung, Aussergebrauchsetzung durch 7 Tage.

Erst nach Verlauf dieser 7 Tage, wenn während derselben auf dem Fahrzeuge weder eine Erkrankung, noch ein nicht behobener Verdacht einer solchen sich ergeben hat, darf der Revisionsschein, welcher dem verdächtigen Fahrzeuge bei seiner Anlandung sofort abzunehmen ist, wieder ausgefolgt oder ihm, falls das Fahrzeug bisher einen solchen Schein nicht gehabt hätte, ein neuer ertheilt werden.

Hinsichtlich der kranken, verdächtigen, sowie der sich ausschiffenden unverdächtigen Angehörigen des Fahrzeuges, welche während des Verweilens des letzteren in der Schiffs-Revisionsstation in keine weitere Beziehung zu demselben gelangen, ist derselbe Vorgang zu beobachten, welcher in den analogen Fällen hinsichtlich der Fahrgäste vorgezeichnet ist.

Jene Angehörigen des Fahrzeuges, welche auf demselben weiter verwendet und untergebracht werden, sind auf demselben unter ärztliche Ueberwachung bei täglicher ärztlicher Untersuchung ihres Gesundheitszustandes zu stellen, vom persönlichen, nicht überwachten Verkehre mit Personen am Lande fernzuhalten und zum freien Verkehre erst zuzulassen, wenn nach vollzogener Desinfection am Fahrzeuge 5 Tage ohne verdächtige Störung ihrer Gesundheit verflossen sind.

Hinsichtlich der genauen diagnostischen Sicherstellung der verdächtigen Erkrankungs- und Todesfälle mit Hilfe der Bacteriologie, der Erstattung der vorgeschriebenen Anzeigen und Berichte, der Erforschung der Ansteckungsquelle und der sich hieraus etwa ergebenden Amtshandlungen, hinsichtlich der strengsten Handhabung aller sanitätspolizeilichen und hygienischen Vorkehrungen gelten die allgemeinen Vorschriften.

Kundmachung.

§ 8.

Die Eröffnung und Sperrung von Anlandungs-, Kranken-Ausschiffungs- und Schiffs-Revisionsstationen ist öffentlich kundzumachen.

Strafbestimmungen.

§ 9.

Uebertretungen dieser Verordnung sind, insoweit sie nicht unter das allgemeine Strafgesetz fallen, nach der Ministerial-Verordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, zu ahnden.

Anwendung bei Cholera im Inlande.

§ 10.

Im Falle des Ausbruches der Cholera in einem innerhalb des Geltungsgebietes dieser Verordnung an einem schiffbaren Flusse gelegenen politischen Bezirke können die Bestimmungen der gegenwärtigen Ministerial-Verordnung in analoge Anwendung gebracht werden.

Wirksamkeitstermin.

§ 11.

Diese Ministerial-Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Kraft. Die zur Durchführung der in dieser Verordnung enthaltenen Grundsätze für bestimmte schiffbare Flüsse oder Flussstrecken erforderlichen Specialbestimmungen sind von den betreffenden politischen Landesbehörden zu erlassen und durch die Landesgesetz- und Verordnungs-Blätter kundzumachen. Der Ausspruch über den Beginn und die Dauer der vorgezeichneten Ueberwachung des Verkehres von Fahrzeugen auf schiffbaren Flüssen ist den politischen Landesbehörden vorbehalten.

Taaffe m. p.

Beilage.

Revisionsschein.

Des Fahrzeuges	Benennung:
	Nr.:
	Eigenthümer (Unternehmung):
	Leiter:
	Herkunft:
	Bestimmungsort:

Schiffs-Revisions- (Ausschiffungs-) (Anlandungs-) Stationen	Bewegung des Personenstandes des Fahrzeuges				Revisions-			Anmerkung	Unterschrift der Revisions-organe
	Anzahl von Personen		Stand an		Tag und Stunde	Befund	Massnahmen		
	im Abgange	im Zuwachs	An-gehörigen desselben	Fahr-gästen					

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Tirschnitz oder Franzensbad der priv. Buschtěhrader Eisenbahn nach Schönbach.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtvertretung von Schönbach die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Tirschnitz oder Franzensbad der priv. Buschtěhrader Eisenbahn nach Schönbach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 13. September 1893. Z. 46.619.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte schmalspurige mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn vom Bahnhofe Carlsbad der Buschtěhrader Eisenbahn durch die Stadt Carlsbad nach dem Kaiserparke daselbst. (Variantenprojecte: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 26. September die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich der von dem Stadtrathe der Stadt Carlsbad vorgelegten Variantenprojecte für die projectirte schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn vom Bahnhofe Carlsbad der Buschtěhrader Eisenbahn durch die Stadt Carlsbad nach dem Kaiserparke daselbst im Sinne der Bestimmuugen der §§ 3—5 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die politische Begehung einznleiten. [H.-M.-Z. 47.442.]

Swoleňowes - Smečnaer Eisenbahn. (Errichtung eines Verladegeleises sammt Verladeplatz in der Haltestelle Peher-Sak: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schlan hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung eines Verladegeleises sammt Verladeplatz in der Haltestelle Peher-Sak für den 12. October anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 20.033.]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Linie Wien—Wr.-Neudorf: Erweiterung der Station Inzersdorf: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Station Inzersdorf der Localbahn Wien—Wr.-Neudorf für den 14. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 19.342.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Umgestaltung der Personen-Haltestelle Terfens in eine Frachten-Expeditionsstelle: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Innsbruck hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der Personen-Haltestelle Terfens in eine Frachten-Expeditionsstelle für den 16. October anberanmt. [G.-I.-Z. 19.589.]

— (Linie Wien—Triest: Frachtenmagazin in der Station Matzleinsdorf.) In der Station Frachtenbahnhof Matzleinsdorf wird für Zwecke der Firma E. Kohn & Mittler ein Frachtenmagazin hergestellt. [19. September, Z. 49.581.]

Wien - Pottendorf - Wr. Neustädter Bahn im Betriebe der Südbahn. (Nebengebäude in der Station Unter-Waltersdorf.) In der Station Unter-Waltersdorf der Linie Wampersdorf—Grammat-Nensiedl wird ein Ziegenstall hergestellt. [22. September, Z. 49.695.]

Salzkammergut - Localbahn. (Vergrösserung der Warteräume in Pfandl und Aschau.) In den Haltestellen Pfandl und Aschau werden die Warteräume vergrössert. [23. September, Z. 50.331.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Strecke Budweis—St. Valentin: Abänderung der Bezeichnung der Station Böhm.-Hörschlag.) Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Budweis — St. Valentin gelegenen Station Böhm.-Hörschlag ist am 1. October in „Oberhaid-Böhm.-Hörschlag“ abgeändert worden. [Z. 52.265.]

Böhmische Westbahn. (Flügelbahn Chrast—Radnitz: Aenderung des Namens der Station Radnitz.) Für die Umänderung des Namens der heute bestehenden Station Radnitz in „Stupno-Břas“ wurde die Bewilligung ertheilt. [25. September, Z. 50.806.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Herstellung von Telephonlinien in den Stationen Troppau und Szczakowa.) In der Station Troppau wird die Verkehrskanzlei mit dem Weichenthurme und in der Station Szczakowa die Verkehrskanzlei einerseits mit dem südlichen, andererseits mit dem nördlichen Centralwärterposten in telephonische Verbindung gebracht. Die Herstellung dieser Telephonlinien besorgen die betreffenden k. k. Post- und Telegraphen-Directionen. Die Activirung dieser Telephonanlagen wird gleichzeitig mit der Inbetriebsetzung der in den Stationen Troppau und Szczakowa in Ausführung begriffenen Weichen- und Signal-Sicherungsanlagen erfolgen. Die k. k. General-Inspection hat den diesbezüglichen Bericht der Bahnverwaltung zur Kenntniss genommen und unter Einem die Anwendung der für die Benützung der Telephon-Correspondenzlinien zwischen Verkehrskanzlei und Weichenwächter, Centralwärter oder Stationsaufseher im Allgemeinen bestehenden Instruction für die Telephonlinien in Troppau und Szczakowa genehmigt. [24. September, G.-I.-Z. 18.113.]

Steyrthalbahn. (Anbringung von Spindelbremsen bei 11 Wagen.) Nachdem es vorgekommen ist, dass im Winter bei Schneetreiben oder grosser Kälte die Schmid'sche Bremse an einzelnen Wagen nicht mit voller Sicherheit zur Wirkung kam, so wird die Verwaltung der Steyrthalbahn vier Wagen der

Serie BC, drei der Serie CF und vier der Serie D mit Spindelbremsen versehen lassen. Die Bremsspindeln werden an der Aussenseite der Rückwand der offenen Plattformen angebracht, und das Zuggestänge zur Bremsrolle wird derart angeordnet, dass sowohl die Schmid'sche als auch die Spindelbremse unabhängig von einander wirken kann. Während des Winters wird bei jedem Zuge der letzte Personenwagen und der hinter der Locomotive befindliche Gepäckswagen mit Spindelbremse ausgerüstet sein. Im Sommer hat sich die Schmid'sche Bremse als vollkommen verlässlich erwiesen, daher beim Eintritte günstiger Jahreszeit die Spindelbremsen nicht mehr zur Anwendung gelangen werden. Die k. k. General-Inspection hat die in Aussicht genommene Anbringung der vorerwähnten Spindelbremsen genehmigt.

[28. September, G.-I.-Z. 18.567.]

Localbahn Gleisdorf-Weiz. (Ausschliessung des Transportes explosiver Gegenstände.) Das Handelsministerium hat die Ausschliessung des Transportes explosiver Gegenstände auf der Localbahn Gleisdorf—Weiz genehmigt.

[Z. 49.441.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 2. September 1893, Z. 62.141, die seinerzeit mit Erlass vom 12. September 1892, Z. 59.383/III, dem k. u. k. Kämmerer Aladar Szereday und Consorten im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Váralya-Hátszeg der Linie Piski—Petrosény der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese in der Station Karansebes mit der Hauptlinie Budapest—Orsova—Verciova der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 111 ex 1892) auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Projectirte Csetnekvölgy (Csetnekthal)-Bahn, d. i. die Linie Pelsöcz—Nagy-Szlabos. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 114 vom 22. September und dessen darauf folgende Nummern verlautbart den Wortlaut der zufolge Allerhöchster Entschliessung Sr. Majestät ddto. Ischl, 23. August (Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 7. September, Z. 64.616), erflossenen Concessions-Urkunde, durch welche dem Dr. Raphael Neumann die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer von der Station Pelsöcz der im Betriebe der königl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Bánréve—Dobsina Dobschau) und der zukünftigen Station Pelsöcz der concessionirten Localbahn Pelsöcz—Murány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14, 17 und 21) abzweigenden, im Csetnekthale (Gömörer Comitat) bis Nagy-Szlabos führenden normalspurigen Localbahn (vergl. Verordnungs.-Bl. Nr. 29 ex 1891, Vorconcession Post 1) ertheilt wird. Die effectiven Baukosten der projectirten, nach den Bestimmungen des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden Linie sind mit 871.000 fl. bemessen. Als Stationen bezw. Haltestellen sind bestimmt:

1. die entsprechend einzurichtende Abzweigestation Pelsöcz;
2. Kuntaplócza;
3. Csetnek Stadt;
4. Ochtina;
5. Rochfalva, Haltestelle, auch als Ladestelle für Wagenladungs-Güterverkehr einzurichten;
6. Nagy-Szlabos, Endstation;
7. Restéri, bei Profil 152, als Halte- und auch als Ladestelle für Wagenladungs-Güterverkehr einzurichten.

Projectirte Strassenbahn Zágráb (Agram) —Podsused—Samobor. (Politisch-administrative Begehung.) Am 25. September fand in Agram unter Führung des Ministerial-Secretärs des kgl. ungarischen Handelsministeriums Ehrenhöfer und mit Beiziehung der Vertreter der betheiligten Staats-, Militär-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der Südbahn-Gesellschaft, der Agramer Tramway-Gesellschaft, der Interessenten und Anrainer, die politisch-administrative Begehung der Theilstrecke Zágráb—Podsused der in Fortsetzung der Agramer Strasseneisenbahn (derzeit noch Pferdebetrieb) als Strasseneisenbahn mit Locomotivbetrieb projectirten Linie Zágráb—Podsused—Samobor (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75 ex 1889, Vorconcession Post 6) statt. Die Vertreter der Agramer Stadtbehörde sowie der Agramer Tramway stellten Bedingungen, erstere bezüglich der Trassenführung im Bereiche des städtischen Gebietes, letztere bezüglich des Anschlusses an ihre Linien; der Vertreter der Südbahn-Gesellschaft schliesslich protestirte principiell gegen den Bau der projectirten Linie auf Grund der Concessions-Urkunde der Südbahn, da die in Aussicht genommene neue Trasse parallel mit der Theilstrecke Zágráb—Podsused der Südbahnlinie Steinbrück—Zágráb—Sziszék läuft.

Ausland.

Deutsches Reich. (Errichtung einer Actien-Gesellschaft für elektrische Strassenbahnen in Erfurt.) Unter der Firma „Erfurter Elektrische Strassenbahn" hat sich in Erfurt eine Actien-Gesellschaft mit einem Capitale von 1,100.000 Mk. gebildet, deren Zweck die Errichtung, die Erwerbung und der Betrieb von Strassenbahnen ist. Die Berliner Elektricitäts-Gesellschaft hat mit dieser neuen Gesellschaft einen Vertrag abgeschlossen, durch welchen sie derselben die ihr in Erfurt zustehenden Rechte und Besitzthümer überträgt.

Preussen. (Aufhebung einer Verkehrsbeschränkung auf dem Güterbahnhofe Köln-Gereon.) Die mit 20. Jänner 1888 eingeführte Erhöhung des Lagergeldes für die in bedeckten Räumen lagernden Stückgüter, sowie die Verkürzung der lagergeldfreien Zeit für Stückgüter auf dem Güterbahnhofe Köln-Gereon im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (linksrheinische) wurde mit 1. October aufgehoben.

Sachsen. (Einstellung des Verkehres von Durchgangswagen.) Mit Einführung der Winterfahrordung — 1. October — ist der Verkehr folgender Durchgangswagen ab Dresden eingestellt worden: Nach Kissingen bei Zug Nr. 224 (Abfahrt um 5 U. 18 M. Früh), sämmtliche Durchgangswagen nach Teplitz, Komotau und Karlsbad, nach Eger bei den Zügen Nr. 224 und 228 (Abfahrt um 5 U. 18 M. Früh, bezw. um 8 U. 50 M. Vorm.), nach Prag bei Zug Nr. 113 (Abfahrt um 12 U. 50 M. Nachm.), nach Lindau bei Zug Nr. 236 (Abfahrt um 5 U. Nachm.), nach Bremen bei Zug Nr. 124 (Abfahrt um 7 U. 13 M. Abends) und nach Kufstein bei Zug Nr. 242 (Abfahrt um 10 U. 35 M. Abends); nach Ala ist der Durchgangswagen I. und II. Classe in Verkehr geblieben.

Russland. (Erbauung eines zweiten Geleises.) Der Russischen Südwestbahn-Gesellschaft ist zur Erbauung eines zweiten Geleises auf der Theilstrecke von Proskurow bis Tocherny-Ostrow der Betrag von 365.000 Rubel angewiesen worden.

— (Eröffnung von Eisenbahnstrecken.) Am 1. September wurde die 37 Werst lange Zweigbahn von der Station Kolomna der Moskau-Rjäsanlinie bis zur Ansiedlung Osery, und die 171 Werst lange Strecke Rjäsan—Stassowo der Rjäsan—Kasanlinie der Moskau-Kasaner Eisenbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben.

— (Reinigung der Personenwagen III. Classe.) Nach einer Verfügung des Eisenbahn-Departements müssen die Personenwagen III. Classe auf den Endstationen ausser der üblichen Reinigung auch noch einer Waschung unterzogen werden, u. zw. sind nicht nur die Dielen und Bänke, sondern auch die Decken und Aussenwände der Wagen zu waschen.

England. (Neues Brücken-Unternehmen.) Ein neues Brücken-Unternehmen grössten Massstabes ist in England geplant. Man hat die Ueberbrückung des Merseyflusses zwischen Liverpool und Birkenhead ins Auge gefasst, die durch eine bogenförmig versteifte Hängebrücke von drei je 305 m im Lichten messenden Oeffnungen bewerkstelligt werden soll. In der mittleren Oeffnung soll eine lichte Höhe von 46 m bei gewöhnlichen Springfluthen für die Durchfahrt frei bleiben. Die Brücke erhält eine 12·2 m breite Strassenfahrbahn, auf der vier Wagenreihen nebeneinander verkehren können, und zwei äussere Fusssteige, deren jeder 2·3 m Breite erhalten soll. Die Fahrbahn erhält Holzpflaster, die Seitensteige werden mittelst Granoliths befestigt. Ausser der Strassenbahn ist noch eine elektrische Trambahn über der Mitte der Strasse in erhöhter Lage vorgesehen.

[„Centralblatt der Bauverwaltung."]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Einführung einen neuen Tarifes und Ausgabe von Tarifnachträgen.

Am 1. November 1893 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Kartoffel (Erdäpfel) zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Böhmen und Mähren) einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie Stationen der schweizerischen Eisenbahnen andererseits in Wirksamkeit.

Hiedurch werden die ab 20. November, bezw. 20. October 1879 giltigen Nachträge XIII zu den Tarifen des Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehres (Vereinigte Schweizerbahnen, bezw. Nordostbahn und weiter) vom 1. December 1873 aufgehoben und ersetzt.

Die Aufhebung dieser Taxen gelangt durch die Nachträge XIX und XXIV zu den Tarifen des Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehres vom 1. December 1873 gleichzeitig zur Durchführung.

Die in dem neuen Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (bezw. Bötzbergbahn), gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen, zum Preise von 50 Heller = 25 kr. ö. W. pro Stück erhältlich.

Wien, am 9. October 1893. [846]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. November 1893 tritt der I. Nachtrag zu dem vom 1. Jänner n. St. 1893 giltigen Tarife für den obbezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen des Haupttarifes.
II. Frachtsätze für neu einbezogene Stationen.
III. Ausnahmetarif 19 für Kleesamen und Hopfen von Russland.
IV. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 30 Hellern = 25 Markpfennigen zu beziehen.

Wien, am 10. October 1893. [847]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1893, bezw., soweit Erhöhungen eintreten, vom 1. December 1893, tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Mai 1892 giltigen Tarife, Theil III, für Güter des Specialtarifes 1, in Kraft, welcher eine Aenderung der speciellen Tarifbestimmungen, neue und geänderte Frachtsätze, sowie diverse Berichtigungen enthält und bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 kr. ö. W. pro Exemplar erhältlich ist.

Prag, am 5. October 1893. [848]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Herausgabe des Nachtrages XIV zu den vom 1. Juni 1888 giltigen Gebührentarifen für die Localbahnen.

Zu den ab 1. Juni 1888 giltigen Gebührentarifen für die Localbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelangt Nachtrag XIV zur Einführung, welcher vom Tage der Eröffnung der Haltestelle Klecza dolna, bezw. Barwald, auf der Localbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya Geltung hat.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Ergänzung der Stationstarife für Personen, Reisegepäck und Hunde für die Localbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya.
2. Berichtigung.

Derselbe kann zum Preise von 2 kr. pro Stück bei der Direction und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 7. October 1893. [849]

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien.

Berichtigung.

In dem mit 1. November 1893 in Wirksamkeit tretenden Nachtrag I zum Ausnahmetarife vom 1. Juni 1893 für den in rubro bezeichneten Kohlenverkehr haben auf Seite 5, betreffs der unter lauf. Nr. 22—24 angeführten Stationen und Gruben, die fünf letzten Zeilen wie folgt, zu lauten:

Gruppe		Lauf. Nr.	Im Verkehre von	Gruppe	
A	B			A	B
Kilometer				Frachtsatz für 100 kg in Hellern	
369	372	22	Königshütte O./S. sämmtl. Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube . .	112·0	112·4
372	375	23	Bahnschacht der Gräfin Lauragrube	111·4	111·8
366	369	24	Deutschlandgrube . . .	111·0	111·4

Wien am 4. October 1893. [850]

K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnnng, welche auf Grund eines der nachstehenden Zngeständnisse eingereicht wird, werden znr Decknng der Pnblications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer anf ein nnd dasselbe Zngeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllnng nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1858	**Böhmischen Commercialbahnen**		Rübe	Smidar loco nnd transit	Hochwessely	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 4500 Tonnen.** Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Anfrechthaltung der für die Classe C, bezw. für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen.	Bis Ende Mai 1894	Localtarife	6·7 kr.	5·6 kr.	1·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bis 1. August 1894	Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis 1. August 1894	**Anf- nnd Abladen haben die Parteien zn besorgen.**
			Rübenabfälle, Rübenpresslinge und Saturationsschlamm	Hochwessely	Smidar loco nnd transit				6·7 kr.	5·6 kr.	1·1 kr.			
1859	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Erdwachs, a) verpackt (Ozokerit) b) roh, unverpackt	den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Borysław	den Stationen der französischen Osthahn: Paris (Donane)	Die Absender haben anf den Frachtbriefen vorzuschreiben, entweder: a) **Umkartirung in Mannheim (Badische Bahnen)**, nnd zwar: bis Mannheim (B.B.) über Krakau— oder Oswięcim—Olmütz—B.-Brod—Bubna—Carlsbad—Eger—Würzburg oder Olmütz—Tyništ—Vysočan—Prag B.W.B.—Furth i/W.—Würzburg, von Mannheim anf Grnnd des Tarifes für den Deutsch-Französischen Eisenbahnverband über Novéant, oder b) **Umkartirung in Wien K.E.B.**, und zwar: bis Wien K.E.B. über Krakau— oder Oswięcim—Lundenburg, bezw. Saybnsch-Zwardon—Sillein, von Wien K.E.B. anf Grnnd des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband, über die Routen dieses Verbandes. Die Sendungen müssen nachweislich nach Paris oder darüber binans verfrachtet worden sein	Paris (Renilly)	Vom 15. November 1893 bis znr Dnrchführnng im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Zugestandener Frachtsatz per 1000 kg Francs Gold: Erdwachs: a) verpackt (Ozokerit) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestens 5 t: 122·70	10 t: 95·60	b) roh, unverpackt 5 t: 111·60	10 t: 72·77	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis Mannheim (B.B.), bezw. bis Wien K.E.B. nnd der Duplicat-Frachtbriefe von Mannheim (B.B.), bezw. Wien K.E.B. bis Paris (oder darüber hinans), eventuell gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe von Borysław oder Drohobycz bis Paris oder einer jenseits Paris gelegenen französischen Station. Diese Documente müssen den Refactie-werber als Absender aufweisen nnd sind längstens bis 31. März 1895 bei der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen einzureichen	
					Paris (Donane)				123·10	96·00	111·90	72·77		
				Drohobycz	Paris (Donane)				—	—	111·20	72·56		
					Paris (Renilly)				—	—	111·50	72·56		

Fortlaufende Nr.	1860	1861	1862	1863
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Graz-Köflacher Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen
für die Transportstrecke von	Papier aller Art der Pos. P—1 des Tarifes, Theil I	Baumwolle amerikanischer Provenienz	Pferde bei frachtgutmässiger Beförderung	Rübenschnitte und Saturationsschlamm
für die Transportstrecke nach	Voitsberg	Fiume	Wien { K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Dürnkrut
für die Transportstrecke nach	Dentsch-Landsberg	Triest Südbahn		Malaczka
für die Transportstrecke nach	Triest S.B. und Fiume	F e h r i n g	Bodenbach B.N.B. u. St.E.G. Tetschen B.N.B. u. Oe.N.W.B. transit	Malaczka
für die Transportstrecke nach		Baumwolle ostindischer und levantinischer Provenienz		Zuckerrübe
für die Transportstrecke nach		Fiume		Dürnkrut
für die Transportstrecke nach		Triest Südbahn		Malaczka
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei. Sendungen müssen nachweislich nach Ostindien, Südamerika, Japan und China zum Export gelangen	Frachtzahlung für mindestens 7000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Unter Einhaltung der im Tarif, Theil I für Oesterreich-Ungarn enthaltenen gemeinsamen Bestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendet. Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief		
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1893
	L o c a l t a r i f e	Besteht kein directer Frachtsatz	Local-, bezw. Verbandstarife	Localtarife
Bezeichnung				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz per 100 kg	196 Heller			Directe Frachtsätze bestehen nicht
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	208·2 Heller	125 120 kr. ö. W. Noten, bezw. incl. ungar. Stener	546 Kreuzer pro m²	12·2 kr. 19·0
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	169 Heller	130		
	173 Heller	125		
	27 Heller			
	35·2 Heller			
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungewege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe u. der vom k. k. Hauptzollamte in Triest oder vom k. k. Hafen- u. Seesanitäts-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach den vorgenannten Exportgebieten, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		Gegen Vorlage der auf den Namen des Absenders lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
Besondere Bemerkungen			Transporte müssen für das Ausland bestimmt sein	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1864	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Schwefelkiesabbrände ale Frachtgut (für Sendungen von Aussig [chemische Fabrik (Fabrikshof)])	K r a l u p	Altkladno	1. **Mindestverfrachtung von 6000 Tonnen (à 1000 kg).** 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Local-Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	7·6 kr. ö. W.	6·6 kr. ö. W.	1·0 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Anf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden und bis spätestens 31. Jänner 1895 vorzulegen sind	Bei Nichteinhaltung auch nur einer gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
1865	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	I. Dungmittel. A) Phosphate, mineralische, roh und gemahlen (z. B. Apatit und Phoephorit) B) Guano aller Art, Knochenasche, Knochenkohlenabfall, Knochenmehl. Superphosphat) saurer, phosporsaurer Kalk) II. Erze	den in nachstehender Tabelle aufgeführten Stationen		Bei Zahlung der Fracht nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach der Tragfähigkeit der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10000 kg Tragfähigkeit	Vom 15. October 1893 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1893	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarif, Theil II — Heft 1 vom 1. Juni 1890	Bestehen keine	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach und von	Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk)			Bracke, Bremerhafen (Freihafen u. Zollinlandsbahnhof), Geestemünde (Freihafen u. Zollinlandsbahnhof), Nordenhamm			Hamburg B Altona*) Lübeck**)			Harburg H.			Stettin			Swinemünde		
	I		II	I		II	I		II	I		II	I		II	I		II
	A	B		A	B		A	B		A	B		A	B		A	B	
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennigen																	
Bndweis	170	187	187	179	201	201	169	184	184	168	182	182	154	154	154	163	168	168
Dobřenic-Sirowatka	164	183	183	173	197	197	156	172	172	155	170	170	125	127	127	134	141	141
Kasniau	151	168	168	160	182	182	150	165	165	149	163	163	132	132	132	141	146	146
Marchegg	208	224	224	217	238	238	203	216	216	202	214	214	176	180	180	185	194	194
Nnssdorf	199	215	215	208	229	229	194	207	207	193	205	205	171	171	171	180	185	185
Opatowitz	162	183	183	171	197	197	154	171	171	153	169	169	123	125	125	132	139	139
Olmütz	185	212	212	194	226	226	177	204	204	176	202	202	141	149	149	150	163	163
Peček	162	178	178	171	192	192	157	170	170	156	168	168	134	134	134	143	148	148
Prerau	189	220	220	198	234	234	181	212	212	180	210	210	145	158	158	154	172	172
Radnitz	152	169	169	161	183	183	151	166	166	150	164	164	144	144	144	153	158	158
Slatinan	169	185	185	178	199	199	162	177	177	161	175	175	131	133	133	140	147	147
Schönwaid Fabrik	162	178	178	171	192	192	157	170	170	156	168	168	134	134	134	143	148	148
Wien (K.F.N.B. / K.F.J.B. / Oe.N.W.B. / St.E.G.)	199	215	215	208	229	229	194	207	207	193	205	205	171	171	171	180	185	185
*) Zuschlag für Altona	.	.	.	.	.	.	1	2	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
**) Zuschlag für Lübeck	.	.	.	.	.	.	1	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1866	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Getreide	Gross-Meseritsch	Trebitsch St.E.G.	**Auflieferung eines Minimal-Quantums von 250 Tonnen.** Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 bestehenden allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	18·8 kr.	13·8 kr.	5·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1894 vorzulegen sind	Das Abladen der Sendungen in Trebitsch haben die Parteien zu besorgen
1867	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rübe	Bisenz Stadt oder Bisenz-Pisek K.F.N.B.	Tischnowitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Mai 1894	Localtarif		27·5 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen	

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Reservoirs für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Expositur des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Manipulationen, die Bemusterung, die Verzollung, Versteuerung, Transitobehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Werthincassi etc. etc. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und Spesen für Rechnung der Committenten ausgelegt.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankinstituten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechselescomptesatz zugelassen.

Reexpedition in der Mehrzahl der Wien transitirenden Bahn-, Schiffs- und combinirten Verkehre nach dem In- und Auslande.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II., k. k. Prater) erhältlich.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Kundmachung

betreffend die

Ausschreibung der Uniform-Confectionirung und der Lieferung von Kürschnerwaaren.

Für die Amtsbezirke der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen in Wien, Linz, Innsbruck, Villach Pilsen, Prag, Krakau und Lemberg, wird für die Dauer der Jahre 1894, 1895 und 1896 die Confectionirung der Uniformen, sowie die Lieferung von Kürschnerwaaren im öffentlichen Offertwege an geeignete Unternehmer, welche sich über die Ausführung derartiger grösserer Lieferungen auszuweisen vermögen, vergeben.

Die Confection der Uniformen beschränkt sich **einzig und allein** auf den Arbeits- oder Macherlohn, inclusive Zuschnitt und Beigabe des kleinen Zubehörs, des Zwirns und der Nähseide.

Sämmtliche Oberstoffe, die wichtigsten Futterstoffe und sonstige Zubehörsorten werden dem Ersteher der Confectionsarbeiten von der Bahnanstalt nach einem bestimmten Normal-Ausmasse übergeben.

Die Lieferung der Kürschnerwaaren umfasst die Herstellung von nackten Pelzpaletots, Pelzröcken und Pelzjacken, ferner das Ueberziehen der Pelzpaletots und kurzen Pelzröcke mit Tuch, welch' Letzteres von der Bahnanstalt beigestellt wird.

Die Pelz- und Tuchkappen werden fertig hergestellt und nur die goldgelben Seiden- und Metall-Embleme, Adlerknöpfe, und Seidenkappenschnüre zu denselben von der Bahnanstalt beigegeben.

Der Ausweis über den approximativen Bedarf während der dreijährigen Lieferungsperiode, ferner die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, das Offertformulare (Preisverzeichniss), endlich das Normale über das Materialausmass der Stoffe und des Zubehörs können in den Bureaux der obengenannten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen eingesehen und unentgeltlich behoben werden.

Die Musterkleidungsstücke können auch bei den vorerwähnten Betriebs-Directionen besichtigt werden.

Das Offert (Preisverzeichniss) ist sammt den etwaigen Beilagen vom Offerenten eigenhändig zu unterschreiben, und mit einer Stempelmarke von 50 kr. per Bogen zu versehen und versiegelt beim Einreichungsprotokolle derjenigen der obengenannten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, auf deren Bedarf an Confectionsarbeiten, bezw. an Kürschnerwaaren die betreffenden Offerte sich beziehen, bis längstens **3. November 1893, 12 Uhr Mittags,** mit der Aufschrift: **„Offert auf Uniform-Confectionirung"**, bezw. **„Offert auf Kürschnerwaaren"** einzureichen.

Den Reflectanten bleibt es unbenommen, auf den ganzen Lieferungsbedarf aller oder einzelner Sorten von Kleidungsstücken in Bewerbung zu treten, wie auch umgekehrt den die Lieferung vergebenden Betriebs-Directionen vorbehalten bleibt, den ganzen Lieferungsbedarf ihres Amtsbezirkes Einem Offerenten zu übertragen oder unter mehrere Offerenten zu theilen.

Die Verlautbarung der gegenwärtigen Kundmachung erfolgt für die einzelnen obgenannten Amtsbezirke unter Einem auch in den Amtsblättern der betreffenden Provinzen, bezw. Bezirke.

Wien, im October 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Fabrikslager: Ilernals, Karlsg. 19.

Die Parquetten-, Friesbrettel- und Fussboden-Fabrik von

Comptoir und Niederlage: Gumpendorferstr. Nr. 58 a

G. DOLLINAR, WIEN

empfiehlt ihr grosses Waarenlager von **fertigen Parquetten** in grosser Auswahl an Mustern, und zwar **fournirt** und **massiv**, sowie von **eichenen amerikanischen Friesbretteln** in beliebigen Dimensionen. Dann weiche Lärchen- und Buchen-Schiffböden unter Garantie für Trockenheit wie auch solider Ausführung. **Nach Wunsch wird von uns sowohl in Loco, wie auch in der Provinz die Fussbodenlegung zu billigen Preisen übernommen.**

Preiscourants und Musterkarten gratis. (330)

Kais. kön. Privilegium. [326]

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)

Wien, Währing, Johannesgasse 35,

empfiehlt sich zur Vervielfältigung von **Plänen** nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die **Zeichnung auf Pauspapier** nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. **Lieferung** von Cianotipapier zur **Selbstanfertigung** von **Plänen** (weisse Linien auf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

WILHELM NOWOTNY'S

Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei

Lieferant der k. k. Staatsbahnen

WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33

empfiehlt sich den (363)

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

Das

VERORDNUNGS-BLATT

des

K. K. HANDELS-MINISTERIUMS

für

Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

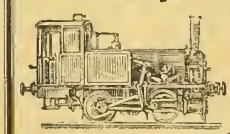
10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Schmalspurige Eisenbahnen



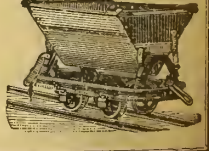
fest und verlegbar für Hand-, Pferde-, u. Locomotivbetrieb

Orenstein & Koppel.

Feldbahnfabrik.

Wien, I., Schwarzenbergstrasse 8. Budapest, VI., Andrassy-út 81.

Prag, Mariengasse 41 neu.



Uebernahme von Bau u. Betrieb.

Vermiethung ganzer Anlagen. (341)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 119. **Wien, 14. October 1893.** **VI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn, bezw. Strassenbahn, von der Haltestelle Ottrokowitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Zlin nach Wisowitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. k. Commercialrath J. U. Dr. Carl Freiherrn von Offermann in Brünn im Vereine mit dem Wirthschaftsbesitzer und k. k. Professor August Kopetzky in Brünn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn, bezw. Strassenbahn von der Haltestelle Ottrokowitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Zlin nach Wisowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 27. September 1893. Z. 48.963.

Kundmachung vom 1. October 1893, Z. 2526/H.-M.

Der Handelsminister hat auf Grund des Allerhöchst genehmigten Organisationsstatutes für die Staatseisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern zu Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes, beziehungsweise zu Ersatzmännern für die nächste dreijährige Functionsperiode ernannt, und zwar:

1. Zu Mitgliedern:

Die Herren

Dr. Rudolf Ach, Ministerialrath im k. k. Finanzministerium;

Alexander Adler, Mitglied des Landesculturrathes im Erzherzogthume Oesterreich ob der Enns, Gutsbesitzer;

Carl Grafen Belrupt-Tissac, k. und k. Kämmerer, Mitglied des Herrenhauses, Vorstand des Vorarlberg'schen Landwirthschaftsvereines;

Giovanni Benussi, Handelskammer-Vicepräsident in Rovigno;

Gottlieb Bondy, Handelskammerrath, Fabriksbesitzer in Prag;

Wilhelm Briess, Handelskammerrath, Fabriksbesitzer in Olmütz;

Dr. Cajetan Bulat, Reichsraths-Abgeordneter, Handelskammerrath, Advocat in Spalato;

Peter Cofler, Handelskammer-Präsident in Rovereto;

Franz Grafen Coronini-Cronberg, k. und k. geheimer Rath und Kämmerer, Oberst a. D., Landeshauptmann der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradiska, Reichsraths-Abgeordneter;

Wilhelm Dannhauser, Handelskammerrath, Fabrikant in Innsbruck;

Biagio De Giulli, Handelskammer-Präsident in Ragusa;

Alfred Deutsch, Handelskammerrath, Spediteur in Reichenberg;

Heinrich Freiherrn von Doblhoff-Dier, Reichsraths-Abgeordneter, erster Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien, Grossgrundbesitzer;

Guido Grafen Dubsky von Třebomislic, k. und k. Generalmajor, Reichsraths-Abgeordneter, Präsident der k. k. mährischen Gesellschaft zur Beförderung der Landwirthschaft, der Natur- und Landeskunde in Brünn, Herrschaftsbesitzer in Lissitz;

Dr. Ernst Ritter von Edlmann, Präsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft für Kärnten, Gutsbesitzer in Saager;

Max Epstein, Handelskammerrath, Gutsbesitzer in Lemberg;

Dr. Wilhelm Exner, k. k. Hofrath, o. ö. Professor an der Hochschule für Bodencultur in Wien, Reichsraths-Abgeordneter;

Jacob Gall, kaiserlicher Rath, Grossgrund- und Dampfmühlenbesitzer, Handelskammerrath in Tarnopol;
Dr. Pier Antonio Gambini, Landesausschuss, Advocat, Vicepräsident des Landesculturrathes für Istrien;
Julius Ritter von Gomperz, Mitglied des Herrenhauses, Handelskammer-Präsident in Brünn;
Josef Gröger, Handelskammerrath, Ingenieur in Falkenau;
Emil Ritter von Guttenberg, k. und k. Generalmajor, Chef des Eisenbahnbureaus des k. und k. Generalstabes;
Friedrich Wilhelm Haardt, Handelskammerrath, Metallwaaren-Fabrikant in Wien;
Samuel Ritter von Hahn, k. k. Regierungsrath, General-Director der k. k. priv. österr. Länderbank in Wien;
Dr. Josef Alfred Heilsberg, Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter, erster Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Graz, Gutsbesitzer in Stübing;
Friedrich Helm, Handelskammer-Präsident in Pilsen;
Dr. Leo Ritter von Herz, Ministerialrath im k. k. Ackerbauministerium;
Carl Ritter von Hillinger, Handelskammer-Präsident in Klagenfurt;
Carl Hladik, Eisenbahn-Director i. P. in Prag;
Otto Huber, kaiserlicher Rath in Wien;
Dr. Samuel Jenny, Handelskammerrath, Fabriksbesitzer in Hard bei Bregenz;
Johann Kapf, Ministerialrath im k. k. Finanzministerium;
Adalbert Kocourek, Handelskammerrath, fürstlich Schwarzenberg'scher Fabriksdirector in Zliv;
A. C. Lemach, Handelskammer-Vicepräsident in Troppau;
Georg Lienbacher, k. k. Hofrath, Reichsraths-Abgeordneter, Präsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Salzburg;
Alfred Ritter von Lindheim, Landtags-Abgeordneter, Handelskammerrath, Grossgrundbesitzer in Wien;
Carl Luckmann, Handelskammerrath, Director der krainischen Industrie-Gesellschaft in Assling;
Dr. Franz Marani, Mitglied des Centralausschusses der k. k. Ackerbau-Gesellschaft in Görz, Gemeinderath, Advocat und Grundbesitzer in Görz;
Max Mauthner, kaiserlicher Rath, Commercialrath, Reichsraths-Abgeordneter, Handelskammer-Präsident in Wien;
Stanislaus Mayer, Mitglied des Landesculturrathes für das Königreich Böhmen, Bürgermeister in Horaždiovic;
Max Ritter von Mersi, k. und k. Kämmerer, Präsident der Section II des Landesculturrathes für Tirol in Trient;
Philipp Moser, Handelskammer-Vicepräsident in Linz;
Franz Obratschai, erzherzoglicher Güter-Inspector i. P., Mitglied der österr.-schlesischen Land- und Forstwirthschafts-Gesellschaft, Wien;
Dr. Thaddäus Pilat, k. k. Universitäts-Professor, Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Lemberg;
Heinrich Pollitzer, Handelskammerrath in Triest;
Heinrich Popper, Reichsraths-Abgeordneter, Handelskammerrath, Director der Czernowitzer Filiale der k. k. priv. galizischen Hypothekenbank;
Leopold Reich, Handelskammerrath in Krakau;
Victor Riedl Edlen von Riedenstein, Handelskammerrath, Fabrikant in Prag;
Eugen Freiherr Ritter von Zahony, Handelskammer-Präsident in Görz;
Josef Rochlitzer, Handelskammerrath, Director der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft in Graz;
Jacob Freiherrn von Romaszkan, Gutsbesitzer in Horodenka;
Dr. Victor Wilhelm Russ, Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter, Gutsbesitzer in Wien;
Ignaz Russmann, Handelskammerrath in Lemberg;
Thomas Schadeloock, Handelskammerath in Triest;
Anton Ritter von Schauenstein, k. k. Ministerialrath a. D. in Wien;
Julius Schneider, Handelskammerrath in Wien;
Gustav Ritter von Schoeller, Handelskammer-Vicepräsident in Brünn;
Carl Steiner, Handelskammerrath, Kaufmann und Eisengewerke in Salzburg;
Ladislaus Ritter von Struszkiewicz, k. k. Regierungsrath, Landescultur-Inspector für Galizien, Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter in Krakau;
Eugen Freiherrn von Styrcea, k. k. Regierungsrath a. D., Präsident des Vereines für Landescultur im Herzogthume Bukowina in Czernowitz;
Sigismund Szancer, Handelskammerrath in Krakau;
Stanislaus Szczepanowski, Reichsraths-Abgeordneter, Grubenbesitzer in Lemberg;
Anton Tausche, Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter, Mitglied des Landesculturrathes für das Königreich Böhmen;
Nicolo Cavaliere de Trigari, Handelskammerrath in Zara;
Friedrich Vogel, Handelskammer-Präsident in Leoben;
Paul Welponer, Handelskammer-Vicepräsident in Bozen;
Alfons Ritter von Widmann zu Staffelfeld, Ausschussmitglied des Landesculturrathes für Tirol, Grossgrundbesitzer in Gries bei Bozen.

2. Zu Ersatzmännern:

Die Herren

Leopold Altmann, kaiserlicher Rath, Commercialrath, Handelskammerrath in Wien;
Dr. Matteo Bartoli, Reichsraths-Abgeordneter, Mitglied des Landesculturrathes für Istrien, Gutsbesitzer in Rovigno;
Josef Basevi, Handelskammerrath in Triest;
Wilhelm Boschan, kaiserlicher Rath, Handelskammerrath, öffentl. Gesellschafter der Firma Gebrüder Boschan in Wien;
Carl Brandhuber, Commercialrath, Landtags-Abgeordneter, Vice-Bürgermeister von Olmütz;
Josef Ritter von Brenner-Felsach, Reichsraths-Abgeordneter, zweiter Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien, Gutsbesitzer in Theresienau;
Josef Edlen von Burgstaller-Bidischini, Reichsraths-Abgeordneter, Vicepräsident der k. k. Ackerbau-Gesellschaft in Triest;
Stanislaus Burstin, Handelskammerrath, Spediteur in Brody;
Antonio Camenarovich, Handelskammer-Vicepräsident in Ragusa;
Ludwig Christ, Handelskammerrath in Linz;
Marzell Christanell, Handelskammerrath in Bozen;
Stanislaus Ciuchciński, Handelskammerrath in Lemberg;
Moriz Dattner, Handelskammerrath in Krakau;

Rudolf Demuth, Handelskammerrath, Fabrikant in Reichenberg;
Wladimiro Desnica, Handelskammerrath in Zara;
Josef Freiherrn von Di Pauli, Reichsraths-Abgeordneter, Grossgrundbesitzer in Kaltern;
Jacob Edlen von Eisner, Handelskammerrath in Triest;
Franz Endres, Handelskammerrath in Leoben;
Heinrich Gomperz, Handelskammerrath in Brünn;
Josef Gregor, Handelskammerrath, Architekt in Czernowitz;
Otto Hämmerle, Handelskammerrath, Fabriksbesitzer in Dornbirn;
Victor Hämmerle, Mitglied des Vorarlberg'schen Landwirthschaftsvereines, Handelskammerrath, Fabriksbesitzer in Dornbirn;
Josef Holče, Handelskammerrath, Buchhändler in Neuhaus;
Ernest Holzer, Handelskammerrath in Görz;
Isaak Holzer, Handelskammerrath in Rzeszów;
Hermann Hueber, Handelskammerrath, Zollagent in Innsbruck;
Carl Kohn, Handelskammerrath, Fabriksbesitzer in Teschen;
Josef Kušar, Reichsraths-Abgeordneter, Handelskammerrath, Kunstmühlenbesitzer in Laibach;
Anton Latzel, Landtags-Abgeordneter, Mitglied der österreichisch-schlesischen Land- und Forstwirthschafts-Gesellschaft, Gutsbesitzer in Rothwasser;
Heinrich Leminger, Handelskammerrath in Pilsen;
Dr. Julius Leo, Professor an der k. k. Jagellonischen Universität in Krakau;
Vieko Luksić, Handelskammerrath in Spalato;
Michael Michalski, Handelskammerrath in Lemberg;
Franz Freiherrn von Moll, Mitglied der Section II des Landesculturrathes für Tirol in Trient;
Johann Murnik, kaiserlicher Rath, Präsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft für Krain in Laibach;
Friedrich Nitsche, k. k. Notar, Reichsraths-Abgeordneter, Mitglied des Landesculturrathes für das Königreich Böhmen in Hohenfurth;
Julius Pfrimer, Handelskammerrath, Weingrosshändler in Marburg;
August Freiherrn von Phull, Handelskammerrath in Brünn;
Dr. Franz von Probizer, Handelskammer-Vicepräsident in Rovereto;
Dr. Victor Ritter von Rainer, Handelskammerrath in Klagenfurt;
Dr. Heinrich Reicher, zweiter Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Graz, Realitätenbesitzer in Sachendorf bei Knittelfeld;
August Schellenberg, Mitglied der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Lemberg, Bank- und Speditionsgeschäfts-Inhaber;
Franz Šebor, Handelskammer-Präsident, Fabriksbesitzer in Prag;
Prokop Sedlák, kaiserlicher Rath, Handelskammerrath, Grosshändler in Prag;
Carl Seydel, Landtags-Abgeordneter, Mitglied der k. k. mährischen Gesellschaft zur Beförderung der Landwirthschaft, der Natur- und Landeskunde in Brünn, Gutsbesitzer in Bochlitz;
Wilhelm Tekly, Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter, landwirthschaftlicher Lehranstalts-Director in Raudnitz;
Giovanni Tromba, Handelskammerrath in Rovigno;
Philipp Wertheimer, Central-Ausschussmitglied der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Linz, Gutsbesitzer in Ranshofen bei Braunau;
Simon Wetzler, Handelskammerrath in Eger;
J. M. Wolfbauer, Handelskammerrath in Wien;
Ludwig Zeller, Handelskammer-Präsident, Kaufmann und Fabriksbesitzer in Salzburg;
Franz Zoepf, k. k. Regierungsrath, Landescultur-Inspector in Linz;
Dr. Johann Ritter von Zotta, Central-Auschussmitglied des Vereines für Landescultur im Herzogthume Bukowina, Gutsbesitzer in Nowosielica.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 232. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. October ergreift das Wort

Se. Excellenz Finanzminister Dr. Steinbach: Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung beehre ich mich, dem hohen Hause den Staatsvoranschlag und das Finanzgesetz für das Jahr 1894 zur gütigen verfassungsmässigen Behandlung zu übergeben.

Der Staatsvoranschlag für das Jahr 1894 schliesst mit folgenden Endsummen ab: Das Gesammterforderniss ist mit 618,694.237 fl. die Gesammtbedeckung mit 619,105.779 fl. veranschlagt, wonach sich ein Ueberschuss von 411.542 fl. ergibt. Im Finanzgesetze für das Jahr 1893 wurde das Erforderniss einschliesslich der Ehrendotation für den früheren Präsidenten des hohen Hauses, welche erst später hinzugekommen ist, mit 610,390.206 fl., die Bedeckung mit 612,511.620 fl. beziffert, was einen budgetmässigen Ueberschuss von 2,121.414 fl. ergab, welcher sich aber durch die pro 1893 bewilligten Nachtragscredite für Erbauung der Donau-Brücke bei Stein, sowie für Unterstützungen aus Anlass von Elementar-Ereignissen auf 1,598.414 fl. reducirt hat.

Bei Berücksichtigung dieser Modification erscheint daher die Budgetbilanz pro 1894 um 1,186.872 fl. ungünstiger, als jene des Jahres 1893.

Wenn ich nun, meine hochverehrten Herren, an diese Ziffer die Mittheilung knüpfe, dass ich nichtsdestoweniger das Budget des Jahres 1894 für besser halte, als das Budget des Jahres 1893, so bin ich verpflichtet, diese meine Ansicht zu begründen. Ich erlaube mir, dies in Kurzem in folgender Weise zu thun.

Das Budget vom Jahre 1893 zählte eine Reihe ausserordentlicher Einnahmen u. zw.: die Million aus dem Falle Fogerty mit 1,186.000 fl., die Rückzahlung von Bauvorschüssen durch die Bozen-Meraner Bahn mit 922.000 fl., den Antheil am Conventirungsgewinne bei der Carl Ludwig-Bahn mit 438.000 fl., die Vorschussrückzahlung Seitens der Südnorddeutschen Verbindungsbahn mit 3,400.000 fl., endlich die Entschädigung für Einkommensteuer und Couponstempel aus diesem Anlasse mit 206.000 fl., zusammen daher 6,152.000 fl.

Obgleich nun im Voranschlage vom Jahre 1894 solche ausserordentliche Einnahmen, die in dem Voranschlage pro 1893 eingestellt waren, in einem Betrage von mehr als 6 Millionen Gulden nicht mehr vorkommen, so ist es dennoch, von dem erwähnten Ueberschusse abgesehen, möglich geworden, auch im Jahre 1894 einen Betrag von 3 Millionen Gulden aus den laufenden Einnahmen für Zwecke der Tilgung von Staatsschulden zu widmen, sowie es im vorigen Jahre der Fall war, und ausserdem einen Betrag von mehr als 8 Millionen Gulden zu decken, um welchen sich die Staatsausgaben vom Jahre 1893 auf das Jahr 1894 erhöht haben. . . . . .

Die Erläuterungen zum Staatsvoranschlage, auf die Se. Excellenz der Herr Finanzminister in seiner vorstehenden Rede hingewiesen hat, geben folgendes Bild über den Etat des Handelsministeriums:

A) Erforderniss.

Der Etat des Handelsministeriums weist ein Mindererforderniss von 2.560.558 fl. auf.

In diesem Etat sind jedoch einige grössere durchlaufende Posten enthalten, nämlich das Erforderniss und andererseits die Einnahmen der vom Staate für fremde Rechnung betriebenen Bahnen, d. i. der Lemberg-Czernowitzer und der mährischen

Grenzbahn, dann das Erforderniss für Anschaffungen zum Zwecke der Errichtung und Erhaltung von Telegraphen- und Telephonleitungen, deren Kosten bei der Hinausgabe der betreffenden Materialien zur vollen Rückvergütung gelangen.

Die erstere dieser beiden Posten wird pro 1894 mit 4,677.700 fl. präliminirt, gegen 1893 mit 4,567.800 fl. um 109.900 fl. höher. Die andere gedachte durchlaufende Post wird pro 1894, wie für das Vorjahr, mit 450.000 fl eingestellt.

Werden nun diese zwei durchlaufenden Posten aus den Voranschlägen der beiden Jahre ausgeschieden, so erhöht sich das Mindererforderniss im Etat des Handelsministeriums pro 1894 auf 2,670.458 fl.

Hiebei kommt jedoch noch der Umstand in Betracht, dass das Erforderniss für die Verzinsung und Amortisirung der Actien und Prioritäten der verstaatlichten galizischen Carl Ludwig-Bahn, welches für das I. Semester 1893 noch den Etat des Handelsministeriums, bezw. des Staatsbahnbetriebes belastete, seit 1. Juli 1893 im Etat der Staatsschuld präliminirt wird und daher mit dem Jahre 1894 zur Gänze aus dem ersteren Etat in den Letzteren übertritt, woselbst für den gedachten Zweck pro 1894 ein Erforderniss von 5,438.340 fl., d. i. gegenüber dem Vorjahre ein um 2,851.470 fl. höherer Betrag eingestellt wird.

Da sich somit das Erforderniss des Handelsministeriums um den Betrag dieser Differenz auf Kosten des Etats der Staatsschuld verringert, diese Reduction also nur als eine Verschiebung zwischen den beiden gedachten Erfordernisscapiteln, nicht aber als eine effective Budgetentlastung erscheint, wäre zum Behufe der Vergleichung dem Gesammterfordernisse des Handelsministeriums für 1894 der erwähnte Betrag von 2,851.470 fl. hinzuzuzählen.

In Verbindung mit dem Gesammt-Budget verwandelt sich somit das im Etat des Handelsministeriums bei Berücksichtigung der obgedachten durchlaufenden Posten resultirende Mindererforderniss von 2,670.458 fl. in ein effectives Mehrerforderniss von 181.012 fl.

Das formale budgetmässige Mindererforderniss dieses Etats per 2,560.558 fl. setzt sich zusammen aus den Mehrerfordernissen von 124.012 fl. für den eigentlichen Staatsaufwand, von 2,782.000 fl. für den Post- und Telegrapbenbetrieb und von 452.720 fl. für das Postsparcassenamt, und den Mindererfordernissen von 893.350 fl. für den Staatseisenbahnbau, von 870 fl. für den Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen und von 5,025.070 fl. für den Staatseisenbahnbetrieb.

Das Mehrerforderniss für den eigentlichen Staatsaufwand gründet sich hauptsächlich auf die Präliminirung einer Subvention für die im Jahre 1894 abzuhaltende Landesausstellung in Lemberg, ferner auf jene des Ersatzes für die Kosten der Mitwirkung der Zollämter an der Herstellung der Aussenhandelsstatistik, auf den Mehranspruch für Neubauten zu Zwecken des Aichdienstes und auf die Erhöhung des Erfordernisses im Titel „Hafen- und See-Sanitätsdienst", welche auf die Anschaffung eines Baggerparkes für die künftig in eigener Regie zu bewerkstelligenden Baggerungsarbeiten, bezw- auf die Einstellung von 140.000 fl. als erste Rate des diesfälligen ausserordentlichen Erfordernisses zurückzuführen ist.

Das bedeutende Mehrerforderniss der Post- und Telegraphenanstalt erklärt sich zum weitaus überwiegenden Theile durch die unausgesetzte, auch in dem beträchtlichen Steigen der Einnahme zum Ausdrucke gelangende Zunahme des Post- und Telegraphenverkehres, welche jährlich bedeutende Personalvermehrungen, sowie auch ein stetes Anwachsen der sachlichen Betriebsauslagen bedingt.

Ein nicht geringer Theil des Mehrerfordernisses für die persönlichen Bezüge ist übrigens auch auf die geplante Fortsetzung der Maassregeln zur Verbesserung der materiellen Lage der Post- und Telegraphen-Bediensteten zurückzuführen, in welcher Hinsicht insbesondere die günstigere Gestaltung der Beförderungsverhältnisse durch Umwandlung von Subaltern-Beamtenstellen in Oberbeamtenstellen, ferner der Abschluss der seit Jahren in der Durchführung begriffenen Regulirung der Dienerbezüge, endlich die Erhöhung der Taggelder und die Regulirung der Bezüge nichtärarischer Postämter Erwähnung verdient.

Für ausserordentliche Auslagen der Post- und Telegraphenanstalt, welche sich grösstentheils als productive Investitionen darstellen, wird ein um 51.290 fl. geringerer Betrag angesprochen, als pro 1893.

Von dem Mehrerfordernisse des Postsparcassenamtes entfallen 121.000 fl. auf die Steigerung des eigentlichen Verwaltungsaufwandes, welcher die stete Zunahme des Spar- und Checkverkehres zu Grunde liegt.

Die übrigen 331.720 fl. entfallen auf die voraussichtliche Erhöhung des im Erfordernisse präliminirten Einnahmen-Ueberschusses, welcher pro 1894 mit 1,172.690 fl. eingestellt wird.

Von diesem Ueberschusse wären im Sinne der Gesetze vom 28. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 56, und vom 19. November 1887, R.-G.-Bl. Nr. 133, 392.500 fl., d. i. gegen 1893 um 263.363 fl. mehr, zur Dotirung der Reservefonds für den Spar- und Checkverkehr zu verwenden, damit diese Reservefonds die gesetzliche Maximalhöhe von 5 pCt. des Einlagenstandes erreichen.

Der Rest des Ueberschusses per 780.190 fl. wird sodann in Gemässheit der citirten Gesetze als Geschäftsüberschuss der Postsparcasse an die Post- und Telegraphenanstalt abzuführen sein.

Im Titel „Staatseisenbahnbau" wird für den Bau der Eisenbahn Stanislau - Woronienka, wofür pro 1892 mit dem Gesetze vom 1. Juli 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 105) 500.000 fl. und mit dem Finanzgesetze pro 1893 4,400.000 fl. bewilligt wurden, als dritte Rate ein Betrag von 3,900.000 fl. eingestellt.

Von dem Mindererfordernisse per 5,025.070 fl. für den Staatseisenbahnbetrieb entfallen auf das Ordinarium 1,313.880 fl., auf das Extraordinarium 3,711.190 fl.

Das Mindererforderniss im Ordinarium combinirt sich aus einer Erhöhung des Anspruches für die ordentlichen Betriebsauslagen um 1,420.990 fl. und einer Verminderung jenes für die anlässlich der Verstaatlichung von Privatbahnen übernommenen vertragsmässigen Zahlungen um 2,734.870 fl.

Was zunächst die Steigerung der ordentlichen Betriebsausgaben betrifft, so beruht dieselbe, abgesehen von dem Zuwachse einiger vom Staate zu betreibender Localbahnen — theils auf der zu gewärtigenden Verkehrszunahme, theils und zwar überwiegend auf der im Jahre 1893 successive durchgeführten Neusystemisirung des Personalstandes der Staatsbahnbediensteten und der hiemit verbundenen Reorganisirung des Bahnerhaltungs- und Verkehrsdienstes, welche im Voranschlage für 1893 noch nicht mit dem vollen Jahreserfordernisse berücksichtigt wurde. Andere Mehrerfordernisse ergeben sich durch die aus Dienstesrücksichten nothwendig gewordene weitere Erhöhung des neusystemisirten Standes, die Verschiebung einzelner Dienstposten in höhere Dienstclassen, Vorrückungen in höbere Gebühren, dann durch die Erhöhung der Beiträge zu den Pensions- und Provisions-Instituten.

Das Mindererforderniss für die vertragsmässigen Zahlungen gründet sich darauf, dass das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung der Prioritäten und Actien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn, wofür pro 1893 noch 2,865.900 fl. im Titel „Staatseisenbahnbetrieb" präliminirt waren, pro 1894 in das Capitel „Staatsschuld" eingestellt wird, wogegen sich das Erforderniss für die übrigen vertragsmässigen Zahlungen um zusammen 131.030 fl. erhöht.

Das ausserordentliche Erforderniss des Staatseisenbahnbetriebes betrifft theils die aus Gründen der Verkehrssicherheit unvermeidliche Verstärkung des Unter- und Oberbaues, dann die Erweiterung und Umgestaltung von Stationsanlagen, theils nothwendige Anschaffungen zur Ergänzung und Erneuerung des Fahrparkes.

Wie pro 1893 soll auch pro 1894 ein Theil der bezüglichen Investitionen aus den übernommenen Investitionsfonds-Resten verstaatlichter Eisenbahnen bestritten werden

Demnach werden für derartige Herstellungen und Anschaffungen hinsichtlich der Linien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn, der Erzherzog Albrecht-Bahn und der beiden Duxer Bahnen, wovon im Sinne des Finanzgesetzes für 1893 4,327.660 fl. aus den Investitionsfonds-Resten zu bestreiten waren, pro 1894 zusammen 2,392.250 fl. für diese Bedeckungsform in Aussicht genommen.

Ausserdem soll der Erneuerungsfondsrest der Duxer Bahnen per 255.360 fl. und der aus dem zu übernehmenden Reste der Prioritäts-Obligationen der Localbahn Laibach-Stein zu bildende Investitionsfond von 155.000 fl. in analoger Weise Verwendung finden.

Im Ganzen werden also aus den erwähnten Fonden pro 1894 2,802.610 fl. zu bestreiten sein, weshalb dieser Betrag einerseits als ausserordentliche Einnahme in der Bedeckung, anderseits unter den ausserordentlichen Ausgaben im Erfordernisse präliminirt erscheint. . . . . .

Bei den Subventionen an Verkehrsanstalten ergibt sich ein Mindererforderniss von 509.550 fl. hauptsächlich deshalb, weil der dem Oesterr. Lloyd vertragsmässig zu leistende Vorschuss von 1,500.000 fl., dessen dritte und letzte Rate per 500.000 fl. pro 1893 präliminirt wurde, nunmehr bereits vollständig zur Auszahlung gelangte, ein diesbezüglicher Credit demnach nicht mehr zu präliminiren ist.

Der Rest des obgedachten Mindererfordernisses erklärt sich dadurch, dass der Erhöhung der Garantievorschüsse für die Lemberg-Czernowitzer Bahn und die Mähr. Grenzbahn, sowie dem Zuwachse der Garantievorschüsse für die neuen garantirten Localbahnen Wodnian-Prachatitz und Monfalcone-Cervignano eine entsprechende Verminderung des Garantievorschuss-Erfordernisses für die Oesterr. Nordwestbahn und die Südnorddeutsche Verbindungsbahn gegenübersteht.

B) Bedeckung.

Im Etat des Handelsministeriums wird die Bedeckung um 1,112.630 fl. höher präliminirt.

Zum Behufe der Vergleichung wären jedoch die bereits bei Besprechung des Erfordernisses erwähnten durchlaufenden Posten von 4,677.700 fl. und 450.000 fl. aus der Bedeckungssumme des Jahres 1894, beziehungsweise von 4,567.800 fl. und 450.000 fl. aus jener des Jahres 1893 auszuscheiden, wonach sich die Erhöhung der eigentlichen Bedeckung auf 1,002.730 fl. reducirt.

Die ziffermässige Mehreinstellung von 1,112.630 fl. combinirt sich aus einer Erhöhung von 15.170 fl. bei der Bedeckung für den eigentlichen Staatsaufwand von 2,124.000 fl. beim Post- und Telegraphenbetriebe, von 452.720 fl. beim Postsparcassen-Amte, von 1450 fl. beim Staats-Eisenbahnbau, von 480 fl. beim Betriebe verpachteter Staatseisenbahnen und von 330.000 fl. beim Staatsantheile am Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, mit einer Verminderung von 959.500 fl. bei der Verzinsung und Rückzahlung von an Localbahnen erfolgten Bauvorschüssen und von 413.640 fl. beim Staatseisenbahnbetriebe und dem Wegfalle des pro 1893 mit 438.050 fl. präliminirten Antheiles des Staates am Convertirungsgewinne der Galizischen Carl Ludwig-Bahn.

Was zunächst die Bedeckung für den eigentlichen Staatsaufwand betrifft, so fusst deren höhere Präliminirung hauptsächlich auf dem steigenden Erträgnisse der handelsstatistischen Gebühr, der Aichgebühren und der Hafengebühren, welches durch Mindereinnahmen der General-Inspection der Eisenbahnen aus dem Rückersatze der Kosten von durch die General-Inspection ausgearbeiteten Privatbahn-Projecten theilweise compensirt wird.

Bei der Post- und Telegraphenanstalt erscheint in die Bedeckungssumme auch der Geschäftsüberschuss der Postsparcasse einbezogen, welcher im Sinne des vorliegenden Voranschlages pro 1894 780.190 fl. betragen würde, während derselbe pro 1893 auf 711.833 fl. veranschlagt war.

Werden diese beiden Beträge aus den betreffenden Bedeckungssummen ausgeschieden, so ergibt sich für die eigentlichen Betriebseinnahmen der Post- und Telegraphenanstalt eine um 2,055.643 fl. höhere Präliminirung als pro 1893.

Dieselbe findet ihre Begründung theils in der steten Zunahme des Brief- und Frachtenverkehres, theils in der seit der Ermässigung des Telegraphentarifes wahrnehmbaren beträchtlichen Vermehrung der Anzahl der Telegramme, sowie in der Erweiterung des Wiener Rohrpostnetzes und des staatlichen Telephonnetzes.

Die Mehreinstellung bei der Postsparcasse gründet sich auf die wachsende Ausdehnung des Spar- und Checkverkehres.

Die Mindereinstellung bei den Einnahmen aus der Verzinsung und Rückzahlung von an Localbahnen erfolgten Bauvorschüssen ist auf den Wegfall der pro 1893 mit 922.230 fl. präliminirten Rückzahlung des ganzen restlichen Garantievorschusses für die Localbahn Bozen-Meran und der bisherigen Verzinsung dieses Vorschusses zurückzuführen.

Was die Mindereinstellung von 413.640 fl. beim Staatseisenbahnbetriebe betrifft, so werden die ordentlichen Betriebseinnahmen auf Grund des Erfolges der abgelaufenen Monate des Jahres 1893 und unter Berücksichtigung der für die weitere Verkehrssteigerung massgebenden Momente, sowie mit Rücksicht darauf, dass die separate, bisher im Extraordinarium erfolgte Präliminirung des Münzgewinnes pro 1894 entfällt, indem der bezügliche Mehrbetrag über den Nennwerth der Eingänge in effectivem Golde als gesetzliche Münzbewerthungs-Differenz auf Grund der neuen Relation nunmehr in das Ordinarium einbezogen wird, um 3,559.150 fl. höher präliminirt als pro 1893.

Dagegen werden die ausserordentlichen Einnahmen um 3,972.790 fl. niedriger angesetzt.

Letzteres erklärt sich theils durch den eben erwähnten Wegfall der Präliminirung eines Münzgewinnes, theils dadurch, dass anlässlich der Verwendung der Investitionsfonds-Reste der Galizischen Carl Ludwig-Bahn, der Erzherzog Albrecht-Bahn und der beiden Duxer Bahnen, dann des Erneuerungsfonds-Restes der Duxer Bahnen und des Investitionsfonds der Localbahn Laibach-Stein pro 1894 aus den erwähnten Fonds ein Betrag von 2,802.610 fl. als ausserordentliche Einnahme in der Bedeckung präliminirt wird, während die analoge ausserordentliche Einnahme pro 1893 mit 4,327.660 fl. veranschlagt worden war.

Diese Mindereinstellung wird übrigens zum Theile durch sonstige ausserordentliche Einnahmen des Staatseisenbahnbetriebes compensirt, nämlich durch den Beitrag der Leoben-Vordernberger Eisenbahn-Gesellschaft zu den Kosten der Erweiterung des Vordernberger Bahnhofes (50.000 fl.) und die Uebernahme von Prioritäts-Obligationen der Localbahn Laibach-Stein im Betrage von 70.000 fl. als Ersatz für die zur Einlösung der Stammactien verwendeten Beträge.

Die höhere Präliminirung des Antheiles des Staates am Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn findet ihre Begründung in den günstigeren Betriebsergebnissen im abgelaufenen Theile des für diesen Gewinnantheil massgebenden Betriebsjahres 1893.

Im Capitel „Subventionen und Dotationen", wo pro 1893 für die Rückzahlung der zu Lasten der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bestrittenen Investitions-Auslagen 3,400.000 fl. und als Antheil des Staates an dem Gewinne dieser Bahn aus der Convertirung ihrer Prioritäts-Obligationen 172.000 Gulden präliminirt waren, vermindert sich die Bedeckung in Folge Hinwegfalles dieser Posten bei einer geringfügigen sonstigen Erhöhung um 3,571.900 fl.

Ausserdem entfällt pro 1894 auch die pro 1893 in einem separaten Capitel eingestellte Entschädigung von 206.000 fl. für die dem Staate in Folge der eben erwähnten Prioritäten-Conversion entgehenden Einnahmen an Einkommensteuer und Couponstempelgebühren.

Die Abgeordneten Neuber und Genossen richten an den Handelsminister nachstehende Interpellation: „Das am 1. Jänner 1893 erschienene neue interne Betriebs-Reglement und die von der Regierung hiezu provisorisch genehmigten Zusatzbestimmungen, Tariftheil I, haben sofort nach Erscheinen in den betheiligten Kreisen des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft grosse Aufregung hervorgerufen und zu einer Reihe von Beschwerden und Versammlungen behufs Stellungnahme gegen dasselbe Veranlassung gegeben. Aus gleichen Gründen hat der Verein „Communication" am 9. März 1893 eine öffentliche Versammlung einberufen, der auch Sectionschef von Wittek beiwohnte. Dieser hat damals öffentlich erklärt, dass er zugeben müsse, die Zusatzbestimmungen des neuen Betriebs-Reglements seien in überstürzter Weise gemacht worden, daher reformbedürftig, und dass er gern bereit sei, die Wünsche und Beschwerden des Publicums zu berücksichtigen. Seither sind dem Handelsministerium mehr als hundert Petitionen der hervorragendsten Vereine und Körperschaften zugekommen und hat das Handelsministerium Erlässe an die gemeinsame Directoren-Conferenz am 28. März, 15. April und 1. Juni hinausgegeben, mit welchen die Südbahn als Geschäftsleiterin der Directoren-Conferenz aufgefordert wird, die Angelegenheit raschest zu prüfen und ehestens Abhilfe zu schaffen. Die Directoren-Conferenz hat endlich nach fünf Monaten diese Erlässe des Handelsministeriums erledigt, und zwar in einer Weise, die das verfrachtende Publicum nicht zufriedenstellen kann. Es wurden von der Regierung 52 Beschwerdepunkte vorgelegt, jedoch nur zehn ganz oder theilweise erledigt und gerade die am wenigsten wichtigen, während die einschneidendsten und am meisten erschwerenden unerledigt blieben oder abgelehnt wurden. Da nun die Directoren-Conferenz verpflichtet ist, ihre Beschlüsse dem Handelsministerium vorzulegen und überdies die Zusatzbestimmungen eine Reihe von Vorschriften enthalten, welche von den Bestimmungen des Betriebs-Reglements abweichen, daher zufolge der Eingangsbestimmungen zum Betriebs-Reglement I 2 unzulässig erscheinen, so stellen die Unterzeichneten an den Handelsminister die Anfrage: Ist derselbe geneigt, die auch von der Regierung anerkannten, so berechtigten Beschwerden des Publicums, welche bei der Directoren-Conferenz keine Berücksichtigung gefunden haben, neuerdings einer eingehenden Würdigung und Berathung durch die Eisenbahnen unterziehen zu lassen und auf vollständige Erledigung der Beschwerdepunkte energisch zu dringen, eventuell auch Delegirte der Handelskammern beizuziehen?"

Die Abgeordneten Demel und Genossen richten an Seine Excellenz den Herrn Handelsminister die Frage, ob er den für das Gedeihen Troppau's dringenden Bau der Eisenbahnen Troppau-Ratibor und Troppau-Wigstadtl in möglichst kurzer Zeit durchzuführen gedenke.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Nezamislitz—Sternberg: Ladestelle bei der Personen-Haltestelle Pivin: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Errichtung einer Ladestelle bei der Personen-Haltestelle Pivin der Strecke Nezamislitz—Bedihost für den 17. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 19.436.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Warteraum in der Halte- und Ladestelle Krscheschitz.) In der Halte- und Ladestelle Krscheschitz wird ein Warteraum errichtet. [23. September, Z. 50.071.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Herstellung einer Umladebühne in der Station Altpaka.) In der Station Altpaka wird behufs Förderung des Umladedienstes eine Umladebühne errichtet. [21. September, Z. 49.596.]

— (Verlängerung des Magazinsgeleises in Bělohrad.) In Folge des steigenden Rübenverkehres wird in der Station Bělohrad das Magazinsgeleise um 151 m verlängert. [8. September, Z. 40.177.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Bauliche Ergänzungen in den Stationen Liebstadtl, Raspenau-Liebwerda, Friedland, Weigsdorf und B.-Skalitz.) Auf Grund der erhaltenen Bewilligung werden nachstehende Herstellungen zur Ausführung gebracht:

1. Verlängerung des Einsteigeperrons in der Station Liebstadtl um 20 m in der Richtung gegen Semil unter Aufstellung einer Laterne;
2. Erweiterung der Veranda in der Station Raspenau-Liebwerda;
3. Verlängerung der Veranda in der Station Friedland in der Richtung gegen Weigsdorf;
4. Verlängerung des Einsteigeperrons in der Station Weigsdorf um 40 m, und endlich
5. Chaussirung der Zufahrtsstrasse, Aufstellung von Laternen und einer Einfriedung in der Station Böhm.-Skalitz.

[13. September, Z. 45.399.]

— (Linie Josefstadt—Seidenberg: Reconstruction des Gewölbes im Rakauser Tunnel.) Das Gewölbe im Rakauser Tunnel in km 117·5/8 der Strecke Kleinskal—Turnau wird reconstruirt. [19. August, Z. 31.326.]

— (Herstellung eines Canals.) Das Project für die Herstellung eines gedeckten Canals im Durchlasse in km 121·919 der Strecke Kleinskal—Turnau wurde zur Ausführung genehmigt. [23. September, Z. 47.444.]

— (Linie Deutschbrod—Liehau: Answechslung einer Holzbrücke bei Opatowitz durch eine Eisenconstruction.) Die in km 12·8/9 bei Opatowitz über den Mühlbach führende Holzbrücke wird durch eine Eisenconstruction ersetzt. [20. September, Z. 45.228.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Linie Morchenstern—Josefsthal: Schleppbahn, abzweigend von der projectirten Haltestelle Antoniwald zur Seilwaarenfabrik in Maxdorf.) Das Project für eine von der projectirten Haltestelle Antoniwald der Linie Morchenstern—Josefsthal abzweigende und zu der in Maxdorf befindlichen Seilwaarenfabrik der Firma Josef Riedel führende Schleppbahn wurde genehmigt. [20. September, Z. 44.876.]

— (Project für die Linie Morchenstern—Josefsthal und für die Schlepphahn von der Haltestelle Antoniwald zur Riedel'schen Fabrik in Maxdorf: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Linie Morchenstern—Josefsthal und für die von der zugehörigen Haltestelle Antoniwald zur Riedel'schen Fabrik in Maxdorf führende Schlepphahn für den 16. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Carl Pezellen betraut. [G.-I.-Z. 19.329.]

Projectirte normalspurige Localbahn von Wöllan nach Unter-Drauburg. (Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission hinsichtlich des vom steiermärkischen Landesausschusse vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von Wöllan nach Unter-Drauburg für den 16. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Dr. Eugen Netoliczka betraut. [G.-I.-Z. 19.927.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahnen Strakonitz-Winterberg und Wodňan-Prachatitz. (Betriebsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung wurde für die Localbahnen Strakonitz-Winterberg und Wodňan-Prachatitz der Betriebsconsens ex commissione ertheilt. Die feierliche Eröffnungsfahrt findet am 14. October statt. [11. October, Z. 53.753.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Gmünd—Prag: Eröffnung der Haltestelle Hrdlořez.) Die in der Strecke Gmünd—Wessely o. d. L. zwischen den Stationen Erdweis und Suchenthal gelegene Haltestelle Hrdlořez ist am 1. October für den Personenverkehr eröffnet worden. Die in dieser neuen Haltestelle anhaltenden Züge und deren Verkehrszeiten sind aus dem Fahrplan-Placate Blatt III, giltig vom 1. October, zu entnehmen. Die Fahrkarten werden in der Haltestelle selbst ausgegeben, dagegen findet die Gepäcksaufnahme gegen Nachzahlung der Gebühren statt. [Z. 53.038.]

— (Linie Protivin—Zditz: Eröffnung der Haltestelle Lhota-Smetanová.) Die in der Strecke Protivin—Zditz zwischen den Stationen Vráž und Čimelitz gelegene Haltestelle Lhota-Smetanová ist am 1. October für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Verkehrszeiten sind in dem allgemeinen, vom 1. October giltigen Fahrplan-Placate ersichtlich. Die Fahrkarten werden in der Haltestelle selbst ausgegeben, dagegen findet die Gepäcksaufnahme gegen Nachzahlung der Gebühren statt. [Z. 52.860.]

— (Localbahn Budweis-Salnau: Eröffnung der Station Stein-Irresdorf für den Eilgutverkehr,) Die für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Güterverkehr eingerichtete Station Stein-Irresdorf der Localbahn Budweis-Salnau ist am 1. October auch für den Eilgutverkehr eröffnet worden. [Z. 53.034.]

— (Strecke St. Valentin—Tarvis: Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Steyr-Garsten.) Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke St. Valentin—Tarvis gelegenen Haltestelle Steyr-Garsten ist vom 1. October an in Garsten abgeändert worden. [Z. 53.037.]

— (Einstellung von Bierwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vorgelegten Typenzeichnungen für Bierwagen mit achtklötziger Bremse und Bremserhütte, welche Wagen Seitens der Graf Arco Zinneberg'schen Brauerei in Kaltenhausen in den Fahrpark der k. k. Oesterr. Staatsbahnen eingestellt werden sollen, genehmigt. [Z. 47.577.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Creirung zweier Zugförderungs-Inspectorate.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sah sich in Folge der Ausdehnung des gesellschaftlichen Netzes veranlasst, die Ueberwachung und Leitung des gesammten Zugförderungsdienstes auf den Haupt- und Nebenlinien, womit früher das Zugförderungshureau in Wien betraut war, an zwei neu creirte Zugförderungs-Inspectorate zu übertragen, von welchen das eine seinen Sitz in Wien hat und die Heizhausleitungen mit den zugehörigen Rayons von Wien, Lundenburg, Brünn und Prerau umfasst, das andere mit seinem Sitze in Mähr.-Ostrau, sich auf die Heizhausleitungen und die zugehörigen Rayons von Ostrau, Friedek, Dzieditz und Krakau erstreckt. Diese beiden Zugförderungs-Inspectorate traten mit 1. October in Wirksamkeit. [G.-I.-Z. 19.358.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Prag—Mittelwalde: Eröffnung der Haltestelle Praskačka.) Am 10. October ist die zwischen den Stationen Königgrätz und Dobřenitz-Sirowatka gelegene Haltestelle Praskačka für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. In dieser Haltestelle werden die Personenzüge Nr. 401, 402, 409, 410, 417 und 418 bedingungsweise anhalten. Den Passagieren werden die Fahrkarten daselbst durch den hiezu bestellten Bahnwärter verabfolgt, während das Reisegepäck gegen nachträgliche Entrichtung der Gebühren und ohne Abwage angenommen wird. [Z. 53.373.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Einstellung von zwei Reservoirwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat gestattet, dass die von der Firma Schnürmann & Witrofsky in Brünn bei der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik (Lederer & Porges) bestellten zwei Reservoirwagen für Spiritus-Transporte, welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 18. December 1891, Z. 41.783, genehmigten Typenplänen erbaut wurden, in den Fahrpark der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft eingestellt werden. [Z. 47.858.]

Localbahn Reichenau a/K. — Solnitz. (Fahrpark-Anschaffung.) Das k. k. Handelsministerium hat die Seitens der Bauleitung der Reichenau a/K.—Solnitzer Localbahn in Vorlage gebrachten Constructionspläne für Personenwagen II./III. Classe, ferner für gedeckte und offene Lastwagen der genannten Localbahn genehmigt. [Z. 48.050.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 1. September 1893, Z. 47.818, dem Reichtags-Abgeordneten Julius Horváth im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Livazény, eventuell Alsó-Barbateny der Linie Piski—Petroszény—Lupény der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und in deren Fortsetzung durch den Szurdok-Pass bis zur rumänischen Landesgrenze führende Strasseneisenbahn mit Pferde- oder Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit im Bereiche des Budapester Donauufer-Frachtenbahnhofes.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass, nachdem im Einvernehmen mit der Direction der Communal-Lagerhäuser die Vereinbarung getroffen wurde, dass die auf dem Budapester Donaunfer-Frachtenbahnhofe einlangenden Sendungen von getrocknetem Obst und Pflaumenmus in den Budapester Communal-Lagerhäusern eine lagerzinsfreie Zeit von 21 Tagen und nach deren Ablauf den ermässigten Lagerzins von 0·8 kr. für getrocknetes Obst und 1·2 kr. für Pflaumenmus per 100 kg und Woche geniessen, sie sich mit Rücksicht auf die in der Herbstkampagne stets stattfindende Ueberfüllung der Eisenbahnmagazine bestimmt gefunden hat, die bei Einlagerung in den Bahnmagazinen des Budapester Donaunfer-Frachtenbahnhofes publicirte lagerzinsfreie Zeit von 21 Tagen ab 1. October 1893 bis auf Widerruf auf acht Tage herabzusetzen. Aus denselben Gründen wird die Umpackung und sonstige Manipulation der in Rede stehenden Sendungen in den Bahnmagazinen eingestellt nnd kann selbe bis auf Weiteres nur in den Communal-Lagerhäusern vorgenommen werden.

Ausland.

Oldenburg. (Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen im Jahre 1892.) Im Jahre 1892 wurden auf den grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen zusammen 3,346.123 (gegen 3,260.638 im Vorjahre) Personen befördert, von welchen insgesammt 74,111.399 (74,585.874) km zurückgelegt wnrden; ferner gelangten zur Beförderung: 5494 (5461) t Reisegepäck, 535 (627) Stück Fahrzeuge, 268.799 (292.064) Stück lebende Thiere und 1,293.212 (1,140.928) t Güter aller Art. — Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre 2,347.551 (2,372.338) Mk., aus dem Vieh- n. s. w. Verkehre 309.653 (322.480) Mk., aus dem Güterverkehre 3,423.142 (3,262.354) Mk., aus der Postbeförderung 9634 (10.412) Mk. und ans sonstigen Quellen 261.431 (306.256) Mk., zusammen sohin 6,351.411 (6,273.840) Mk., oder für das Kilometer Betriebslänge 15.491 (15.302) Mk. — Die Ausgaben beliefen sich auf zusammen 4,185.413 (4,081.293) Mk. oder für das Kilometer Betriebslänge 10.208 (9954) Mk., und betrugen 65·90 (65·05) pCt. der Einnahmen. Der Betriebsüberschuss bezifferte sich auf 2,165.998 (2,192,547) Mk., bezw. auf das Kilometer Betriebslänge auf 5283 (5348) Mk. Das Anlagecapital verzinste sich mit 4·90 (4·97) pCt.

Frankreich. (Concessionsübertragung.) Die Concession für die Strassenbahn le Raincy-Montfermeil wurde auf die Société anonyme des tramways du Raincy à Montfermeil et extensions übertragen.

— (Schlaf- und Restaurationswagenbetrieb auf der Ostbahn. Der Vertrag zwischen der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft in Brüssel und der französischen Ostbahn, welcher Ersterer den Schlaf- und Restaurationswagenbetrieb überlässt, wurde bis zum Jahre 1910 verlängert.

— (Verkehrssteuer und Zinsengewähr der Eisenbahnen im Jahre 1894.) Während die Verkehrssteuer der Französischen Eisenbahnen im Jahre 1891 95,563.600 Frcs. und im Jahre 1892, in welchem die am 1. April 1892 in Kraft getretene Ermässigung sich nur auf 9 Monate erstreckte, 56,083.300 Frcs. betrug, ist selbe für das Jahr 1894 mit 47,279.000 Frcs. (gegen 45,883.600 Frcs. im Jahre 1893) veranschlagt worden; dagegen wird die Zinsengewähr für die französischen, algerischen und tunesischen Bahnen im Jahre 1894: 109,800.000 Frcs. (gegen 75,800.000 Frcs. im Jahre 1893) betragen; hiezu kommen noch 50,807.800 Frcs., welche auf dem Wege schwebender Schuld beschafft werden sollen, um die Zinsengewähr früherer Jahre für die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zu begleichen.

— (Gemeinnützigkeits-Erklärung von Eisenbahnprojecten.) Das in der Stadt Dijon mit 1 m Spurweite herzustellende und nur für den Personenverkehr bestimmte Strassenbahnnetz von zusammen 12·1 km Länge wurde mit Erlass vom 18. August, und die im Norddepartement mit 1 m Spurweite anzulegende, für den Personen- und Güterverkehr bestimmte Dampfstrassenbahn von Saint Amand über Lecelles, Rumégies, Mouchin, Bachy, Cysoing, Bouvines, Sainghim und Lezennes nach Hellemes mit einer Länge von 32 km wurde mit Erlass vom 28. August für gemeinnützig erklärt.

Schweiz. (Fristverlängerung zur Einbringung der Vorlagen für eine Eisenbahn von Beinwyl nach Reinach-Menziken nnd von Lenzburg nach Wildegg.) Die im Artikel 5 der Concession für eine Eisenbahn von Beinwyl nach Reinach-Menziken vom 1. Juli 1886 festgesetzte, laut Bundesbeschluss vom 26. September 1890 auch für die Eisenbahn von Lenzburg nach Wildegg giltige und dnrch Bundesbeschluss vom 23. Juni 1892 für diese letztere erstreckte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen financiellen und technischen Vorlagen wurde um ein weiteres Jahr — bis 26. September 1894 — verlängert.

— (Fristverlängerung zur Einreichung der Vorlagen für eine Eisenbahn von Pruntrut nach Bonfol.) Die im Artikel 5 der Concession für eine schmalspurige Eisenbahn von Puntrnt nach Bonfol vom 26. September 1890 festgesetzte nnd durch Bundesbeschluss vom 22. December 1892 erstreckte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen financiellen und technischen Vorlagen, sowie der Gesellschaftstatuten, wurde um 2 Jahre, d. i. bis 26. September 1895 verlängert.

— (Umrechnung der österr. Gulden- in die Frankenwährung.) Das Werthverhältniss der österr. Guldenzur Frankenwährung ist für die österr.-schweizer. Grenzstationen ab 26. September bis auf Weiteres mit 1 Gulden = 1·9975 Franken festgesetzt worden.

Amerika. (Die ersten zehn Betriebsjahre der East-River-Brücke zwischen Brooklyn und New-York.) Der Umfang, den der Verkehr auf der im Jahre 1883 eröffneten Brooklyn-Brücke nach und nach gewonnen hat, ist von den Erbauern auch nicht entfernt vorausgesehen worden. Die Kabelbahn beförderte, wie die Engineering News mittheilen, 1884 rund 8 Millionen Personen; ihre Zahl stieg auf mehr als 40 Millionen im Jahre 1892 und die Gesammtzahl aller in den zehn Jahren seit ihrer Eröffnung beförderten Personen beläuft sich auf nicht weniger als 280 Millionen. Der Fahrpreis betrug anfänglich 5 Cts. (20 Pfg.), wurde aber vor einigen Jahreu auf die Hälfte herabgesetzt. Von den Fussgängern wurde ursprünglich 1 Cts. (4 Pfg.) erhoben, später nur $^1/_5$ Cts., 1891 wurde der Fussweg ganz freigegeben. Bis dahin waren jährlich 3 Millionen Personen über die Brücke gegangen. Man nimmt an, dass die Zahl der Fussgänger in den letzten Jahren erheblich gestiegen ist; die Annahme beruht indess, da keine Nachweisungen über den Fussgängerverkehr mehr geführt werden, lediglich auf Schätzung. Ueber den Umfang des Fuhrwerksverkehrs ist in der vorgenannten Quelle nichts angegeben; es ist nur gesagt, dass die Einnahmen an Brückenzoll aus dem Fuhrwerksverkehr jährlich 320.000 Mk. betragen; der $\frac{1}{4}$Zoll ist seit längerer Zeit auf die Hälfte des anfänglichen Betrages herabgesetzt worden. Die gesammten Einnahmen aus dem Brückenverkehr betrugen in den verflossenen zehn Betriebsjahren rund 40 Millionen Mark. Davon ist die eine Hälfte für Unterhaltungsarbeiten, die andere für Umbauten und Verbesserungen ausgegeben worden. Die Kosten der Brücke, welche sich anfänglich auf 60 Millionen Mark beliefen, sind hiedurch bis auf 80 Millionen angewachsen. Die Brücke wurde 1870 begonnen; ihr Bau dauerte 13 Jahre. Die Gesammtlänge der Brücke beträgt mit ihren Erweiteruugen 1994 m, die Breite 26 m. Die Weite der Stromöffnung ist 487 m, der beiden Landöffnungen je 284 m; die Rampen haben auf der New-Yorker Seite 476, anf der Brooklyner Seite 296 m Länge, was eine Gesammtlänge des Fahr-

weges von 1827 m ergibt. Die Fahrbahn lässt in der Mitte 41 m, an den Thürmen 33·5 m lichte Höhe über dem Hochwasser. Die Thürme sind 85 m hoch; die Bausohle des New-Yorker Thurmes liegt 24, die des Brooklyner Thurmes 14 m unter Hochwasser. Die Kabel sind 41 cm stark und enthalten 5296 Drähte von je 1090 m Länge. An den Kabeln hängt ein bleibendes Gewicht von 14.680 t. [„Centralblatt der Bauverwaltung."]

Schiffahrt.

Niederösterreich. (Uniformirung des Donaustrom-Aufsichtspersonals.) Nach einer über Ermächtigung des Ministeriums des Innern ergangenen Verordnung des Statthalters für Niederösterreich vom 28. Juli 1893, L.-G.-Bl. Nr. 33, hat auch der Manipulant bei der Wiener Donaucanal-Inspection die für die k. k. Stromaufseher vorgeschriebene Uniform, jedoch mit einem Distinctionszeichen versehen, zu tragen. Diese Distinction besteht aus zwei gerade nebeneinander liegenden, an ihrem oberen Ende zusammenhängenden und mit einem kleinen messingenen Ankerknopf versehenen, schwarz und gelb geflochtenen Seiden- oder Wollschnüren, welche auf dem Uniformrocke beiderseits zwischen der Aermelnaht und dem Rockkragen derart aufzunähen sind, dass sie horizontal über der Achselnaht zu liegen kommen. Im internen Kanzleidienste ist der Manipulant zum Tragen einer Uniformjacke berechtigt, welche im Schnitte der Uniformjacke der politischen Beamten nachgebildet ist, jedoch aus dunkelblauem Tuche mit Parolis von dunkelblauem Sammte nebst darauf befestigten vergoldeten Ankern aus gepresstem Metalle und mit Knöpfen aus Messing, auf denen ein Anker mit der Krone geprägt ist, besteht.

Galizien. (Weichselverkehr 1890 und 1891.) Im Jahre 1890 haben auf der österreichischen Weichselstrecke insgesammt 951 Fahrzeuge, darunter 443 Schiffe und 508 Flösse, alle zu Thal, verkehrt. An Waaren wurden 551.546 q befördert, und zwar: Brennholz 15.521 q, Coaks 600 q, Eisen und Eisenwaaren 241 q, Erde und mineralische Stoffe 4998 q, Gyps 55 q, Heu 5000 q, gebrannter und ungebrannter Kalk 36.881 q, rohe Steine 24.550 q, Steinkohlen 6775 q, Steinsalz 72 q, Werkholz 454.071 q, verschiedene andere Waaren 2832 q. Auf die Ausfuhr nach dem Auslande entfallen 259.197 q, und zwar: Brennholz 11.698 q, Heu 5000 q, Werkholz 242.499 q, auf den Inlandsverkehr 292.399 q, davon Brennholz 3823 q, Coaks 600 q, Erde und mineralische Stoffe 4998 q, Eisen und Eisenwaaren 241 q, Gyps 55 q, gebrannter und ungebrannter Kalk 36.881 q, rohe Steine 24.550 q, Steinkohlen 6775 q, Steinsalz 72 q, Werkholz 211.572 q, sonstige Waaren 2832 q. Im Jahre 1891 gestaltete sich der österreichische Weichselverkehr folgendermassen: Gesammtzahl der verkehrenden Fahrzeuge 1567, darunter zu Thal 1133 Schiffe, 392 Flösse, zu Berg 42 Schiffe, Gesammtverschiffung an Waaren 563.942 q, darunter Brennholz 23.176 q, Coaks 630 q, Eisen und Eisenwaaren 46 q, Erde und mineralische Stoffe 12.515 q, Gyps 100 q, gebrannter und ungebrannter Kalk 138.284 q, rohe Steine 22.300 q, Steinkohlen 22.636 q, Werkholz 343.108 q, sonstige Waaren 1147 q. Nach dem Auslande wurden verschifft 300.460 q, darunter 50 q Brennholz und 300.410 q Werkholz, im Inlandsverkehre dagegen gelangten 263.482 q zum Versandt, darunter 23.126 q Brennholz, 630 q Coaks, 46 q Eisen und Eisenwaaren, 12.515 q Erde und mineralische Stoffe, 100 q Gyps, 138.284 q gebrannter und ungebrannter Kalk, 22.300 q rohe Steine, 22.636 q Steinkohle, 42.698 q Werkholz, 1147 q verschiedene Waaren.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin, Belgrad und Pancsova für den Personen-, Fracht- und eventuell Schleppdienst, giltig für die Monate October, November und December 1893.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft erfolgt die Abfahrt von Semlin nach Pancsova im Monate October um 8 U. Früh, 1 U. Nm. und 7 U. Abds.; in den Monaten November und December um 7 U. Früh und 1 U. Nm. Die Abfahrt von Pancsova nach Semlin erfolgt im Monate October um 6 U. Früh, $10^1/_2$ U. Vm. und 4 U. Nm.; in den Monaten November und December um 10 U. Vm. und 3 U. Nm. — Die Einfahrt in die Temes und die Ausfahrt aus derselben hängt von den Wasserstands- und Witterungsverhältnissen ab. Die Abfahrt um 6 U. Früh von Pancsova und die Abfahrt um 7 U. Abds. von Semlin erfolgt von und resp. nur bis zur Vorcontumaz.

— (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin und Belgrad für den Personen-, Fracht- und eventuell Schleppdienst, giltig für die Monate October, November und December 1893.) Von Semlin nach Belgrad erfolgt die Abfahrt im Monate October um 6 U., 7 U., 8 U. Früh, $8^1/_2$ U., $9^1/_2$ U., 11 U. Vm., 1 U., $1^1/_2$ U., $2^1/_2$ U., $3^1/_2$ U., $4^1/_2$ U., 6 U. Nm. und 7 U. Abds.; in den Monaten November und December um $6^1/_2$ U., 7 U., 8 U. Früh, 9 U., 10 U., 11 U. Vm., 1 U., $1^1/_2$ U., $2^1/_2$ U., $3^1/_2$ U. und 5 U. Nm. — Von Belgrad nach Semlin fährt das Localschiff ab, und zwar im Monate October um $6^1/_2$ U., $7^1/_2$ U., 8 U. Früh, 9 U., 10 U., $11^1/_2$ U. Vm., 12 U. Mittags, 2 U., 3 U., 4 U., 5 U., $5^1/_2$ und $6^1/_2$ U. Nm.; in den Monaten November und December um 7 U., $8^1/_2$ U. Früh, $9^1/_2$ U., $10^1/_2$ U., $11^1/_2$ U. Vm., 12 U. Mittags, 2 U., 3 U., 4 U., $4^1/_2$ U. und 6 U. Nm. — Für Gepäck bis zum Gewichte von 25 kg sind Gepäcksscheine an den Landungsplätzen des Localschiffes zu haben. — Frachtstücke zur Beförderung mittelst des Localhootes werden nach dem Frachtentarife für alle Stationen der Donau, Save und Theiss angenommen und ist sich deshalb und zwar: in Semlin an die Speditionskanzlei, in Belgrad und Pancsova an die dortigen Agentien zu wenden.

Deutsches Reich. (Elbestrombauten im Herzogthume Anhalt in der Zeit vom 1. Juli 1892 bis 1. Juli 1893.) Im Herzogthum Anhalt wurden im Jahre 1892/93 auf Elbestromhauten 255.029·33 Mk. verwendet. Hievon entfallen auf neue Strom- und Uferbauten 135.969·87 Mk., auf Unterhaltung der vorhandenen Werke 59.731·36 Mk., auf Pflanzungen und Aufhegerungswerke 6299·02 Mk., auf Räumung, Vermalung, Bezeichnung des Fahrwassers durch Betonnung, Bebakung, Baggerung, Beseitigung von Schiffahrtshindernissen 16.241·04 Mk., auf Neuheschaffung und Unterhaltung der Bagger, Fahrzeuge, Geräthe (überhaupt der Mobilien) 29.860·87 Mk., auf Neuanlage und Unterhaltung der Leinpfade, Winterhäfen, Anlande- und Ladeplätze, Quaianlagen etc. (überhaupt der Immobilien) 551·79 Mark und auf verschiedene Ausgaben für geometrische Arbeiten und technische Hilfeleistungen, Wasserstandsbeobachtungen, Schlepplöhne etc. 6375·38 Mk. — Im Jahre 1891/92 wurden zu denselben Zwecken 147.585·35 Mk. verwendet.

Hamburg. (Elbestrompolizei-Vorschriften 1892.) Im Gehiete der Stadt Hamburg sind 1892 nachstehende elbestrompolizeiliche Vorschriften erlassen worden: Eine Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 19. März 1892, betreffend Veränderungen in der Sommerbetonnung der Elbe von Freiburg aufwärts, eine Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 25. April 1892, betreffend die Verlegung von Fahrwasserzeichen in der Unterelbe, eine Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 3. Juni 1892, betreffend die Bezeichnung der nordwestlichen Dur d'Albe der Hafenanlage unter Kuhwärder, eine Bekanntmachung der Landherrenschaft der Marschlande vom 7. Juni 1892, betreffend das Befahren des Elbeteiches in Finkenwärder, eine Bekanntmachung der Landherrenschaft der Marschlande vom 2. Juli 1892, betreffend das Befahren der Teiche und Wege im Kirchspiel Ochsenwärder mit schwerem Fuhrwerke, eine Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 7. Juli 1892, betreffend die Verlegung der schwarzen spitzen Tonne 11, eine Bekanntmachung der Landherrenschaft der Marschlande vom 9. Juli 1892, betreffend die Benützung des Fahrwassers bei Finkenwärder, eine Bekanntmachung des Senates vom 20. Juli 1892, betreffend den Ankerplatz für kleine Fahrzeuge vor dem Markenwärder, eine Bekanntmachung der Landherrenschaft der Marschlande vom 20. Juli 1892, betreffend das Wrak Alhahaska, eine Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 23. Juli 1892, betreffend die Auslegung einer Tonne unterhalb der Lühemündung, eine Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 27. Juli 1892, betreffend die Inbetriebsetzung eines Wasserstandszeigers bei Brunshausen, eine Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 1. August 1892, betreffend die Einziehung einer Wraktonne, eine Bekanntmachung der Landherrenschaft Bergedorf vom 3. August 1892, betreffend das Befahren des am Neuengammer Elbeteiche befindlichen Stegels und des Teichfusses heim Stacke Nr. 1 in der Langen Grore, eine Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 24. August 1892, betreffend die Vertiefung des Fahrwassers heim Lüher Sand, eine Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 16. September 1892, betreffend das Sperrsignal auf der Altenliehe, eine Bekanntmachung der Polizeibehörde und der Landherrenschaft der Marschlande vom 29. October 1892, betreffend die Lichterführung der auf der Unterelbe von Dampfern während der Dunkelheit geschleppten Flösse, eine Be-

kanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 16. December 1892 und der Polizeibehörde vom 24. December 1892, betreffend das Elbefahrwasser vor Finkenwärder. — Alle diese Bekanntmachungen sind im 29. Bande der Gesetzsammlung der freien und Hansestadt Hamburg, Jahrgang 1892, vollinhaltlich abgedruckt.

Elbing. (Verkehr auf dem Oberländischen Canal im Jahre 1892.) Nach den im Jahresberichte der Kaufmannschaft in Elbing für das Jahr 1892 gelieferten Nachweisungen bezifferte sich der Verkehr auf dem Oberländischen Canal im Jahre 1892, wie folgt:

I. Nach dem Oberlande (zu Berg) fuhren über die Ebene Buchwalde

	Schiffe u. Flösse
von Danzig, Tiegenhof	136
„ Elbing	641
„ Dollstädt-Drausensee	223
„ Haff, Königsberg	14
zusammen	1014
nach Deutsch-Eylau	111
„ Saalfeld	96
„ Geserich-See	41
„ Osterode	105
„ Drewenz-See	1
„ Schilling-See	149
„ Liebemühl	200
„ Rötbloff-, Samrodt-, Pinnau-See	311
zusammen	1014

Von den Schiffen und Flössen wurden unter Anderem befördert: 227·25 t Weizen, 45 t Roggen, 41 t Hafer, 40 q Heu, 1187 Schock Rohr und Stroh, 1975 q Oelkuchen, 50 q Talg, 84 t Theer und Pech, 977 q Mühlenfabrikate, Kraftmehl, 8405·5 q Oel und Petroleum, 280 q Chemikalien, 1017·5 q Bier, Essig, Wein, 1200 l Branntwein und Spiritus, 2415 q Salz, 712·65 t Häringe, 6828 q künstlicher Dünger, Guano, Knochenmehl, 35.823·5 q Steinkohlen und Coaks, 112 mille Ziegel und Dachpfannen, 725 q Schiefer nnd Dachpappen, 1871·3 q Cement und Cementsteine, 85 q Thonwaaren und Porzellan, 3554 q Roheisen, Eisenwaaren, Waffen.

II. Nach dem Oberlande (zu Thal) fuhren über die Ebene Buchwalde

	Schiffe u. Flösse
von Deutsch-Eylau	94
„ Saalfeld	117
„ Geserich-See	193
„ Osterode	85
„ Drewenz-See	486
„ Schilling-See	380
„ Liebemühl	61
„ Röthloff-, Samrodt-, Pinnau-See	491
zusammen	1907
Nach Danzig, Tiegenhof	235
„ Elbing	1205
„ Dollstädt-Drausensee	449
„ Haff, Königsberg	18
zusammen	1907,

wovon 916 Stück aus Flössen bestanden.

Von den Schiffen und Flössen wurden unter Anderem befördert: 1382·19 t Weizen, 2984·55 t Roggen, 10·15 t Gerste, 19·10 t Oelsaaten und Wachholderbeeren, 2661 Scheffel Kartoffel, 42·80 t Theer und Pech, 415 q Lumpen, 257·5 q Bier, Essig, Wein, 563.832 l Branntwein und Spiritus, 1812·50 Raummeter Torf, 37.310 Rmtr. Brennholz, Reisig, 10.943 Stück Rundholz, 4561 m³ geschnittenes Holz, Bohlen, Bretter, Latten, 498 m³ Feldsteine, 73 mille Ziegel- und Dachsteine, 342 m³ Töpferthon.

Thorn. (Schiffahrtsverkehr auf der Weichsel im Jahre 1892.) Wie aus den im Jahresberichte pro 1892 der Handelskammer für den Kreis Thorn enthaltenen statistischen Nachweisungen zu entnehmen ist, haben im Jahre 1892 3846 Wasserfahrzeuge, einschliesslich Traften, Thorn passirt (gegen 3122 im Vorjahre), und zwar:

1. von Russland stromab: 787 beladene Kähne, 1 unbeladener Kahn, 36 beladene Galler, 23 beladene Güterdampfer, 9 Schleppdampfer, 4 Personendampfer, 1887 Holztraften;
2. nach Russland stromauf: 331 beladene, 151 unbeladene Kähne, 23 beladene Güterdampfer, 12 Schleppdampfer, 4 Personendampfer;
3. aus dem Inlande stromab: 137 beladene, 19 unbeladene Kähne, 75 beladene Güterdampfer, 36 Schleppdampfer, 1 Personendampfer, 38 Holztraften;
4. aus dem Inlande stromauf: 91 beladene, 49 unbeladene Kähne, 86 Güterdampfer, 45 Schleppdampfer, 1 Personendampfer.

Im Jahre 1892 sind in Thorn auf der Weichsel eingegangen zu Berg u. A.: 84·82 t Düngemittel aller Art, 137·42 t Soda, 522·27 t Roheisen und Brucheisen, 972·02 t verarbeitetes Eisen aller Art, 155·14 t Cement, Kalk, 109 01 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 223·68 t Weizen und Spelz, 179·71 t Roggen, 86·47 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 54·43 t Obst, frisches und getrocknetes, 141·60 t Brennholz, 135·01 t Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 93·38 t Holzwaaren und Möbel, 58·24 t Branntwein, 348·62 t Wein, 1476·02 t Fische und Häringe, 321·97 t Mehl und Mühlenfabrikate, 628·28 t Reis, 57 t Salz, 380·41 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 748·05 t Zucker, Melasse und Syrup, 449·54 t fette Oele und Fette, 750·06 t Petroleum und andere Mineralöle, 1710 t Steinkohlen, 55 t Coaks, 178·92 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 94·20 t Mauersteine und Fliesen aus Thon und Thonröhren; zu Thal u. A.: 75·90 t Gerste, 396·49 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 8102·25 t rohes und 6618·70 t beschlagenes Nutzholz — beide in Traften, 1081·80 t Brennholz, 364·30 t Reisig und Faschinen, 2558·18 t Mehl und Mühlenfabrikate, 2165 t Steine und Steinwaaren.

Abgegangen sind in Thorn auf der Weichsel zu Berg u. A.: 225·54 t Soda; zu Thal u. A.: 738·68 t verarbeitetes Eisen aller Art, 655·22 t Weizen und Spelz. 1131·68 t Roggen, 157·95 t Oelsaat, 90 t rohes Nutzholz, 151·20 beschlagenes Nutzholz, 899·45 t gesägtes Nutzholz, 240 t Brennholzscheite, 91·91 t Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 271·71 t Holzwaaren und Möbel, 1040·80 t Branntwein, 3877·40 t Zucker, Melasse und Syrup, 80·95 t Steine und Steinwaaren, 3596 80 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren.

Frankreich. (Neuer Hafen in Tunis.) Dem „Centr.-Bl. d. Bauv." wird geschrieben: Der neue Hafen von Tunis dürfte das segensreichste Geschenk sein, das die französische Schutzherrschaft dem Lande gebracht hat. Tunis war bisher durch eine grosse Lagune, dem Babira-See, vom Meere getrennt. Auch der Hafen la Goulette war so flach, dass die Schiffe 1 km vom Ufer entfernt vor Anker gehen mussten; Reisende und Waaren mussten dann auf Booten ausgeschifft und nach Tunis entweder wieder mit Booten oder mit einer Eisenbahn befördert werden, deren Bahnhof kilometerweit entfernt war. Im Jahre 1888 war der Vertrag über den Bau des neuen Hafens abgeschlossen. Die Bauzeit sollte sechs Jahre betragen. Doch wurden die Arbeiten so gefördert, dass der Hafen schon 14 Monate früher dem Verkehr übergeben werden konnte. Die Hafenanlagen bestehen nach den „Nouvelles annales de la construction" aus dem Vorhafen la Goulette, dem Hafencanal und dem Hafenbecken bei Tunis selbst. Die Tiefe beträgt durchweg 6·5 m. Der Vorhafen hat 100 m Sohlenbreite, der Canal nur 22 m bei 8 km Länge. Das Hafenbecken ist 12 ha gross. Quaianlagen mit Schienensträngen, Schuppen, Krähnen u. s. w. ermöglichen ein schnelles Löschen. So können heute von Marseille ausgelaufene Schiffe nach 27 Stunden in Tunis selbst vor Anker gehen.

England. (Zwei Dampferfahrten mit grosser Kohlenökonomie.) Der englische Dampfer „Heighnington" von 6100 t Deplacement hat laut der „Revue de la marine marchande" die Fahrt von Newcastle on Tyne nach Madras, die einer Strecke von 7520 Seemeilen entspricht, mit einer Ladung von 4300 t in 830 Stunden zurückgelegt, und zwar mit der mittleren Geschwindigkeit von 9 Knoten per Stunde. Der Consum an Kohlen betrug täglich 14·3 t; hievon entfielen auf den Maschinenbetrieb aber nur 13·4 t. Von den maschinellen Einrichtungen werden vor Allem die metallenen Stopfbüchsen rühmend hervorgehoben, welche sich nach einjähriger Verwendung vollkommen intact erhalten haben. Ein anderer englischer Dampfer „Nestow" machte die 7400 Seemeilen lange Reise von Newcastle nach dem Schwarzen Meere und zurück mit 3500 t Ladung, wobei nur um 5444 Frcs. Kohle verbraucht wurde. Die Kohle stammte aus Newcastle, 30 t abgerechnet, welche in Gibraltar eingeschifft wurden und wovon 15 t unverbrannt blieben. Auch dieses Fahrzeug erreichte die mittlere Geschwindigkeit von neun Knoten per Stunde. Die Ladung wurde mit einem Kostenerfordernisse von 73·5 Centimes per Stunde befördert, d. h. für jede 500 Seemeilen weit transportirte Tonne der Ladung entfiel für Kohle ein Aufwand von 10 Centimes.

Verschiedene Mittheilungen.

Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften für Reisen von grösseren deutschen oder österr.-ungar. Binnenplätzen nach aussereuropäischen Ländern. Vom 1. October ab ist zwischen deutschen sowie österr.-ungar. Eisenbahn-Verwaltungen einerseits und der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Actiengesellschaft, dem Norddeutschen Lloyd, sowie dem Oesterreichischen Lloyd andererseits die Vereinbarung getroffen worden, dass die Rhedereien durch ihre Agenturen im In- und Auslande zusammenstellbare Fahrscheinhefte für Reisen von grösseren deutschen oder österreichisch-ungarischen Binnenplätzen über Hamburg, Bremen und Triest nach den Vereinigten Staaten oder anderen aussereuropäischen Ländern, sowie umgekehrt verkaufen. Ein solches Fahrscheinheft gilt 12 Monate lang; Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahre, für welche Plätze nicht beansprucht werden, werden frei befördert, zwei Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre, sowie zwei jüngere Kinder, falls für letztere besondere Plätze beansprucht werden, werden auf ein Heft der betreffenden Wagenclasse zum vollen Preise befördert. 25 kg Freigewicht werden gewährt. Die Abfertigung des Gepäcks für die Schiffstrecken wird durch die Dienststellen der Rhedereien vorgenommen. Der Reisende kann die Fahrt auf jeder Bahnstation unterbrechen, und zwar auf der Anfangs- und Endstation eines Fahrscheines oder auf den im Fahrscheine etwa genannten Aufenthaltsstationen ohne Weiteres, auf anderen Stationen aber nur, wenn er sofort nach dem Verlassen des Zuges auf dem Fahrscheine durch den diensthuenden Stationsbeamten die Fahrtunterbrechung bescheinigen lässt. Der Aufenthalt bei jeder Unterbrechung der Reise ist innerhalb der Giltigkeitsdauer der Fahrscheinhefte nicht beschränkt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat September 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	220·04	380·08	551·44	48·68	1125·58	—	314·25	811·33
Roggen	—	695·29	250·64	444·65	96·51	302·47	100·66	298·32
Gerste	273·57	99·19	175·10	197·66	3593·57	1216·43	3650·13	1159·87
Hafer	—	98·65	98·65	—	18·67	148·48	167·09	00·06
Erbsen	686·14	178·71	198·90	665·95	349·95	99·11	357·54	91·52
Bohnen	188·56	—	1·98	186·58	364·66	00·61	48·96	316·31
Raps	415·85	—	300·64	115·21	—	117·27	—	117·27
Wicken	193·90	00·07	97·38	96·59	—	—	—	—
Hirse	22·03	—	—	22·03	—	—	—	—
Leinsaat	7·93	—	—	7·93	—	—	—	—
Linsen	—	—	—	—	—	100·70	—	100·70
Mais	14·02	00·69	14·71	—	—	—	—	—
Mohn	—	—	—	—	—	100·02	100·02	—
Diverse	—	—	—	—	29·86	87·31	102·00	15·17
Zusammen	2022·04	1452·68	1689·44	1785·28	5578·80	2172·40	4840·65	2910·55
Versicherungswerth ö.W. fl.	16.309	10.40)	13.575	13.134	36.447	15.416	30.464	21.399
Spiritus	309·14	—	—	309·14	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	5.565	—	—	5.565	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	1	—	—	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	1920	—	—	1920
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Instradirung der Schnellzugs-Eilgüter im Verkehre Wien—Paris.

Der vom 1. April 1893 giltige Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen zwischen Wien K.E.B. und Paris, welcher bisher nur für die Route Wien—Linz—Salzburg—Ulm—Mühlacker—Kehl—Avricourt Geltung hatte, findet nunmehr auch bei Beförderung über die Route Wien—Bischofshofen—Innsbruck—Arlbergbahn—Buchs—Delle Anwendung.

Wien, am 9. October 1893. [851]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung einen neuen Tarifes für die Beförderung von Obst.

Am 1. November 1893 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linie), der kgl. Ungar. Staatseisebahnen (einschliesslich der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und der Vinkovce-Brčkaer Eisenbahn), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien) und der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, sowie Stationen der schweizerischen Eisenbahnen andererseits in Wirksamkeit.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (bezw. Bötzbergbahn), gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen, zum Preise von 1 Krone pro Stück erhältlich.

Wien, den 10. October 1893. [852]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Pferden.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1893 gelangt im Oesterr.-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbande ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Pferden von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Stationen der Französischen Ostbahn zur Einführung.

Hiedurch wird der vom 1. Juni 1893 giltige Ausnahmetarif für die Beförderung von Pferden von Wien K.E.B. nach Paris aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Heller = 10 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 10. October 1893. [853]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

VI. Nachtrag zu den Tarifen und Tarifbestimmungen vom 1. December 1891 für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahnen Strakonitz-Winterberg und Wodňan-Prachatitz gelangt zu den obgenannten Tarifen ein VI. Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält Bestimmungen über den Personen- und Gepäckstransport, sowie die Kilometerzeiger der vorgenannten Localbahnen.

Der Preis dieses Nachtrages ist 5 Kreuzer.

Wien, am 6. October 1893. [854]

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Giltigkeitsverlängerung von Frachtsätzen.

Soweit durch den mit 1. September 1893 zur Einführung gelangten Nachtrag VI zu Theil II, Heft 1, 2 und 3, ferner durch Theil III für Getreide etc. Tariferhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Taxen statt bis 1. October, noch bis 15. October 1893 in Wirksamkeit.

Weiters haben die laut Nachtrag III zu Theil IV aufgehobenen Sätze des bisherigen Ausnahmetarifes Nr. 2 für Eisen etc. statt bis 1. October, noch bis 15. November in Kraft zu bleiben.

Wien, den 9. October 1893. [855]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Getreidetarifes Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit ab 1. November 1893 tritt im obbezeichneten Verbande ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von

a) Oelsaaten,
b) Getreide, Hülsenfrüchte etc.,
c) Oelkuchen etc.,
d) Kleie,
e) gebrauchten leeren Säcken,

in Kraft, durch welches Tarifheft der gleichnamige Tarif vom 15. October 1891 nebst „Anhang“ ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Tariferhöhungen, bezw. Verkehrsbeschränkungen, welche durch den neuen Tarif herbeigeführt werden, treten erst am 1. December 1893 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifheftes sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von fl. 1·20 per Stück erhältlich.

Budapest, am 10. October 1893. [856]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Personen- und Gepäcksabfertigung im Verkehre von Schöna nach Carlsbad.

Mit 1. November 1893 gelangen im Verkehre von Schöna, Station der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen, nach Carlsbad über Bodenbach—Aussig—Komotau folgende directe Fahrpreise und Gepäckstaxen zur Einführung:

	Personenzug, ab Komotau für alle Züge		Personenzug	
	II. Cl.	III. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Mark	7·70	4·00	6·40	3·40

Gepäcksfracht für je 10 kg

	a) für das Gesammtgewicht	b) für das Uebergewicht
Mark	0·51	0·08

Prag, am 12. October 1893. [857]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Zonenänderung.

In dem mit Verordnungs-Blatt Nr. 114 am 3. October 1893 auf Seite 1807 bekannt gegebenen Zonenzeiger für die Station Častolowitz änderte sich in Folge eines Druckfehlers die Zone bei Jungbunzlau von 9 auf 10.

Ferner sind im gesellschaftlichen Local-Personentarife vom 1. Juni 1891 folgende Richtigstellungen nothwendig geworden, und zwar:

Auf Seite	ändert sich in der Verkehrsbeziehung zwischen	und	die Zone von	auf
95	Aussig	Častolowitz	12	13
181	Habendorf		12	11
193	Hohenelbe		10	9
311	Okrouhlitz		11	10
339	Přibislau-Schlappenz . .		11	10
385	Sedletz-Kuttenberg . . .		9	8

Wien, am 8. October 1893. [858]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Herabminderung der Ladefristen für Güterwagen.

Mit Genehmigung der hochlöblichen k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 10. October 1893, Z. 20.161/III, werden auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie auf den von diesen Verwaltungen betriebenen Localbahnen, vom 12. October 1893 angefangen die Fristen für die Entladung oder Beladung der Güterwagen bis auf Weiteres auf 8 Tagesstunden herabgesetzt.

Wien, am 10. October 1893. [859]

Reichenau a/K.-Sollnitzer Localbahn.
(Im Betriebe der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.)

Gebührentarif.

Vom Tage der Betriebseröffnung tritt der Gebührentarif für Personen, Gepäck, Eilgut und Frachtenverkehr in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können bei der unterzeichneten Direction um den Preis von 30 Kreuzer = 60 Heller bezogen werden.

Wien, am 7. October 1893. [860]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung der Reichenau a/K.-Sollnitzer Localbahn.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg. (Flachs-Ausnahme-Frachtsätze.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 werden im Ausnahmetarife Nr. 4 B des Staatsbahnverkehres Bromberg—Berlin die Flachs-Ausnahme-Frachtsätze für den Verkehr von Königsberg i. Pr. nach Halbstadt (für Durchgangssendungen nach den Stationen Chotzen, Nachod und Weckelsdorf der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) erhöht.

Kgl. Eisenbahn-Direction Cöln (linksrh.) (Ermässigung des Lagergeldes für Cöln-Gereon.) Die vom 20. Jänner 1888 ab eingetretene Erhöhung des Lagergeldes für die in gedeckten Räumen lagernden Stückgüter, sowie die Verkürzung der lagergeldfreien Zeit für Stückgüter auf dem Güterbahnhofe Cöln-Gereon ist mit dem 1. October aufgehoben worden.

LAGERHÄUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3
für
Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879. R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1868	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Möbel und Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, in Kisten, Fässern oder in Stroh, Matten und Leinwand verpackt	Haida	Triest-Südbahn Triest-Freihafen S.B. Triest-Stadt k.k.St.B. Triest-S. Andrea Triest-Freihafen k.k.St.B.	a) Bei Aufgabe unter 5000 kg Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens b) 5000 kg } pro Wagen und Frachtbrief c) 10000 kg }	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Süd-, Nordösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1892	kr. ö. W. 211	kr. ö. W. c) 160	kr. ö. W. 51	Im Kartirungswege		
					Fiume				218	c) 160	58			
				Wessely a. d. March	Triest-Südbahn Triest-Freihafen S.B.			Directe Frachtsätze bestehen nicht		a) 248 b) 204 c) 133	Verschieden			
					Finme					a) 253 b) 207 c) 133				
1869	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Reis, geschält u. ungeschält, Reiskleie, Reisstaub (Reishülsen), Reismehl	Triest-{S. Andrea / Stadt k.k.St.B. / Freihafen k.k.St.B.} Finme	Oufinowes	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenstehenden Verbandtarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 164 180		Im Kartirungswege		
1870	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und des Oesterr. Lloyd	Möbel aller Art und Möbelbestandtheile, nur wenn verpackt aus gebogenem Holze, unverpackt, bezw. nur in Stroh verpackt	Teschen über I. Triest II. Finme	Piräus, Syra, Smyrna, Burgas, Varna, Galatz/Braila (im Sommer), Küstendje (im Winter)	Bei Anwendung der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar. Levantetarifes (nach Hafenplätzen der Levante) und bei a) Aufgabe als Stückgut b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief c) „ „ „ 10000 kg „ „ „	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarifs der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	I. a) 3·74 b) 3·21 c) 2·54	II. 3·92 3·39 2·72	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Saloniк, Dedeagatsch, Konstantinopel					a) 3·74 b) 2·92 c) 2·36	3·92 3·10 2·54			
					Saloniк und Konstantinopel					a) 4·24 b) 3·42 c) 2·86	4·42 3·60 3·04			
										Gulden ö. W. Gold				

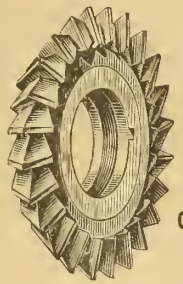
| Fortlaufende Nr. | | |

Fortlaufende Nr.	1873	1874	875
Die Publication erfolgt von der und im Nämen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn
Betheiligten Verwaltungen			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Sand	Güter aller Art als Frachtgut, ausgenommen solche, welche auf Grund des Reglements für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verkehr zur Beförderung überhaupt nicht oder nur bedingungsweise zugelassen sind	Brucbsteine aller Art, welche nach Specialtarif 3 tarifiren
für die Transportstrecke von	Borohradek	Bakov, Station der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Hobsnelbe
für die Transportstrecke nach	Chotzen Hohenmauth Cerekvic-B.-Hruschau Leitomischl	Genf transit, Station der Jura-Simplon-Bahn	Aussig Oe.N.W.B.
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracbt mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrecbthaltnng der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 7000 kg pro Wagen und Fracbtbrief. Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Stationen der Linien Bonrg—Cbarolles—Monlins—Montluçon—Guéret—Limoges—Perigneux—Mussidan—Conrtras—Libourne—Bordeaux und südlich bestimmt sein, bezw. von diesen Stationen herstammen	Unter Aufrechthaltnng der für den Spscialtarif 3 giltigen Tarifbestimmnngen
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Vom 1. November 1893 bis zur Durchführnng im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Bis auf Widerruf, jedocb längst. bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif vom 1. August 1883
Frachtsatz per 100 kg	19·5 / 16·3 / 13·1 / 7·9 kr.		37·2 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	14·1 / 12·1 / 10·0 / 6·7 kr.	52·92 Francs Gold für 1000 kg	30·0 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	5·4 / 4·2 / 3·1 / 1·2 kr.		7·2 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Das Anf- und Abladen der Sendungsn haben die Parteisn zu besorgsn	Hiedurch wird der in Nummer 2 dieses Blattes vom 5. Jänner 1893, unter fortl. Nr. 50, für Bakov—(B.N.B.) Genf transit publicirte Frachtsatz von Francs 56·57 pro 1000 kg aufgehoben und ersetzt	

Tarifeur

mit Prima-Referenzen, selbstständiger Calculant, per sofort für ein grösseres internationales Speditions- und Elbeschiffahrts-Geschäft gesucht.

Offerte unter „P. H. 4410“ an Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I. (373)



Werkzeugfabrik BLAU & Co.

WIEN (375)

Hernals, Hauptstrasse Nr. 122

Telephon-Nummer 6137

liefert **sämmtliche Werkzeuge** für Maschinen-Fabriken, Reparatur-Werkstätten, Gas- und Wasserleitungs-Installationen.

Schnellbohrmaschinen.

Illustrirtes Preisbuch gratis u. franco.

Federhalter

in jeder Preislage und in unübertroffener, solidester Ausführung empfehlen neben ihren altbewährteu Fabrikaten in

Stahlschreibfedern

CARL KUHN & CO.

WIEN.

Zu beziehen durch alle Schreibrequisiten-Handlungen. (371)

Preis-Conrants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet anf Wunsch gratis nnd franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Fabrikslager: Hernals, Karlsg. 19.

Die Parquetten-, Friesbrettel- und Fussboden-Fabrik von

Comptoir und Niederlage: Gumpendorferstr. Nr. 58 a

G. DOLLINAR, WIEN

empfiehlt ihr grosses Waarenlager von **fertigen Parquetten** in grosser Auswahl an Mnstern, und zwar **fournirt** nnd **massiv**, sowie von **eichenen amerikanischen Friesbretteln** in beliebigen Dimensionen. Dann weiche Lärchen- nnd Buchen-Schiffböden nnter Garantie für Trockenheit wie auch solider Ausführung. **Nach Wunsch wird von uns sowohl in Loco, wie auch in der Provinz die Fussbodenlegung zu billigen Preisen übernommen.** **Preiscourants und Musterkarten gratis.** (330)

Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie alle Arten von

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (332)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Maschinen- & Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel

aller Systeme,

Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,

Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen

aller Gattungen,

Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (335)

Patronen und Geschosse.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ansschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Döbling bei Wien.

Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (312)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.

Waggon-Oefen 566 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine „Helios“.

Absolut rauchverzehrende „Calorifères“.

Central-Heizungen aller Systeme.

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**

B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**

Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner

k. k. priv. Cementfabrik (378)

Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, 1., Wallfischgasse 10.

1889

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ansland . . . 33 Frcs.
Für das Ansland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 120. Wien, 17. October 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Itzkany nach Suczawa.

Das k. k. Handelsministerium hat die der Stadtgemeinde Suczawa mit dem Erlasse vom 9. März 1893, Z. 9258, ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn vom Bahnhofe Itzkany mit Ueberbrückung des Suczawaflusses über die Vorstädte Szeptelicz, Alt-Itzkany nach dem grossen Marktplatze der Stadt Suczawa auf die Dauer weiterer sechs Monate verlängert.

Wien, am 12. September 1893. Z. 47.757.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für elektrische Stadtbahnlinien in Wien.

Das k. k. Handelsministerium hat der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft in Berlin die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die in dem gesetzlich genehmigten Programme für die Verkehrsanlagen in Wien angeführten Localbahnen, und zwar:

1. für die mit elektrischem Betriebe in Aussicht genommenen Durchmesserlinien durch die innere Stadt einerseits von der Elisabethbrücke unter den bestehenden Strassenzügen zum Stefansplatze und zur Ferdinandsbrücke, andererseits vom Schottenring unter der Freiung, dem Hof, Graben und Stefansplatz zur Station Hauptzollamt;
2. für die eventuell gleichfalls elektrisch zu betreibenden Radial-Linien nach Währing und Pötzleinsdorf, sowie nach Hernals und Dornbach

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 25. September 1893. Z. 45.832.

Betriebseröffnung der Linie Laibach—Gottschee der Unterkrainer Bahnen.

Am 28. September 1893 wurde die Strecke Laibach—Grosslupp—Gottschee der Unterkrainer Bahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Dieselbe beginnt am östlichen Ende der Station Laibach S. B. der Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen: Laibach U.K.B., Laverca (Haltestelle), Skofelca, St. Marein, Grosslupp, Predole (Haltestelle), Zobelsberg, Gutenfeld, Grosslaschitz, Ortenegg, Reifnitz, Mitterdorf (Haltestelle), Gottschee nach Gottschee-Kohlenverladestelle.

Hiebei wurden obgenannte Stationen für den Gesammtverkehr, die Haltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr, endlich die Verladestelle Gottschee nur für die Verladung von Kohle in Benützung genommen.

Der Betrieb auf dieser Linie wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt und wurde diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach unterstellt.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Unterlassung einer ausführlichen Motivirung einer nicht auf Grund formeller Beweisregeln zu treffenden Entscheidung begründet keinen Mangel des Verfahrens.

In einem gegebenen Falle war eine Ministerial-Entscheidung in einem Markenrechtsstritt unter Anderem auch deshalb angegriffen worden, weil in der Unterlassung der Motivirung des abweisenden Theiles der Entscheidung ein wesentlicher Mangel des Verfahrens gelegen sei.

Die Entscheidung enthielt in der That in Bezug auf die Abweisung des Klagebegehrens, welches gegen einen angeblichen Eingriff in das Markenrecht gerichtet war, eine ausführliche Motivirung nicht, sondern führte im Vergleiche mit einem zweiten gleichartigen Klagsfactum nur an, dass „gegen eine derartige Aehnlichkeit zwischen den übrigen in der Klage angeführten und den Marken der klagenden Firma nicht gefunden werden konnte."

Der Verwaltungs-Gerichtshof fand jedoch nicht, mit der Aufhebung der angefochtenen Entscheidung nach § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, wegen eines wesentlichen Mangels des administrativen Verfahrens vorzugehen, und wies die Beschwerde in diesem Punkte mit folgender Motivirung ab:

Wenn erwogen wird, dass das Wort „dagegen" auf die unmittelbar vorangegangene Begründung in Betreff der anderen Marken hinweist, dort aber ausgesprochen wird, dass der Entscheidung die aus den Verhandlungsacten gewonnene Ueberzeugung zu Grunde liege, so muss mit Nothwendigkeit angenommen werden, dass auch der abweisende Theil der Entscheidung seine Begründung in der Lage der Verhandlungsacten finde, und nachdem diese Verhandlungsacten auch der beschwerdeführenden Firma vollständig bekannt waren, so kann nicht behauptet werden, dass dieselbe durch die allerdings dürftige Motivirung in ihrer Rechtsvertheidigung wesentlich behindert, oder dass sonst eine gründliche und gerechte Entscheidung der Rechtssache unmöglich gemacht worden wäre, zumal es sich hier nicht um eine auf Grund formeller Beweisregeln zu treffende Entscheidung haldet.

[Erkenntniss vom 11. November 1892, Z. 3380; cf. Sammlung Budwiński, Band XVI, pag. 886.]

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

(Entscheidung vom 27. Juli 1892, Z. 9059.)

Das Verbot des Durchganges durch einen Eisenbahn-Durchlass kann nie eine vor die Gerichte gehörige Besitzstörung begründen. Zur Beurtheilung der Rechtsmässigkeit eines solches Verbotes sind ausschliesslich die Administrativbehörden competent.

Der Briefträger U. brachte gegen die k. k. priv. Böhmische Nordbahn die Besitzstörungsklage ein, weil der Durchgang durch einen Bahndurchlass von der genannten Bahnunternehmung verboten worden war.

Das k. k. Bezirksgericht Brandeis a. d. Elbe wies mit dem Endbescheide vom 13. April 1892, Z. 4619, diese Klage wegen Incompetenz der Gerichte zurück, denn die Klage ist offenbar gegen die Rechtsmässigkeit einer zum Schutze des Bahnbetriebes getroffenen polizeilichen Verfügung gerichtet, die Beurtheilung einer solchen Verfügung entzieht sich jedoch überhaupt, selbst in possessoris, der Judicatur der Gerichte, weil in Gemässheit des § 96 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, nur die administrativen Behörden diejenigen Stellen zu bestimmen berufen sind, an denen sowohl die Bahn, als auch welche immer dazu gehörigen Räume, zu welchen zweifellos auch ein Eisenbahn-Durchlass gehört, zu betreten erlaubt ist.

Ueber Recurs des U. bestätigte das k. k. Oberlandesgericht Prag mit Decret vom 9. Juni 1892, Z. 11.369, den erstrichterlichen Bescheid, weil für die Beurtheilung der Zulässigkeit der von der Bahngesellschaft getroffenen Verfügung die Bestimmung des § 96 der Eisenbahn-Betriebsordnung von 1851, und insoweit hiebei die Frage hinsichtlich des Bestandes eines öffentlichen Weges durch den Durchlass in Betracht kommen sollte, die Bestimmungen der §§ 10, lit. c) und d), und 13 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, massgebend sind.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab mit Entscheidung vom 27. Juli 1892, Z. 9050, dem gegen diese gleichlautenden Entscheidungen von U. ergriffenen ausserordentlichen Revisionsrecurse wegen Abganges der Erfordernisse des Hofdecretes vom 15. Februar 1833, J.-G.-S. Nr. 2593, keine Folge.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Przemysl: Geleiseerweiterung in der Station Słotwina; politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung in Betreff des Projectes für die Geleise-Erweiterung in der Station Słotwina für den 20. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Edmund Romer betraut. [G.-I.-Z. 19.423.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Aufstellungs- und Rangirgeleise im Werkstättenrayon der Station M.-Ostrau.) Auf Grund des Ergebnisses der am 13. September durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung von Aufstellungs- und Rangirgeleisen im Werkstätten-Bahnhofe der Station M.-Ostrau der Bauconsens ertheilt. [22. September, Z. 50.073.]

— (Errichtung eines Badehauses in Lundenburg.) In der Station Lundenburg wird für das Maschinen- und Werkstättenpersonale ein Badehaus errichtet. [14. September, Z. 48.594.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Erweiterung der Anlagen für den Güterdienst in der Station Bielitz.) In der Station Bielitz werden die Anlagen für den Güterdienst mit Rücksicht auf den zunehmenden Verkehr erweitert. [7. September, Z. 27.894.]

Ostrau-Friedlander Bahn im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Kalkmilch-Bassins nebst Ableitungsgerinne in der Station Rattimau.) In der Station Rattimau werden auf Eisenbahngrund für Zwecke des österr. Vereines für Cellulosefabrikation Kalkmilch-Bassins nebst einem Ableitungsgerinne errichtet. [1. September, Z. 39.442.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Linie Oderberg—Czacsa: Erweiterung der Station Karwin.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 27. April durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project der Erweiterung der Station Karwin nach Massgabe der Commissions-Bestimmungen und Anträge der Bauconsens ertheilt. [12. September, Z. 27.991.]

— (Drehscheibe-Aufstellung in Karwin.) In der Station Karwin wird eine Locomotiv-Drehscheibe von 14·65 m Durchmesser aufgestellt. [18. Juli, Z. 24.376.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Anlage eines sechsten Geleises am Bahnhofe in Parschnitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannscbaft in Trautenau hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Anlage eines sechsten Geleises am Bahnhofe in Parschnitz für den 18. October anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die Bezirkshauptmannschaft in Trautenau. [G.-I.-Z. 19.726.]

Projectirte normalspurige Localbahn von der Station Opočno der Linie Chotzen—Halbstadt der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Dobruška nach der Station Kwasnei-Solnitz der Localbahn Častolowitz-Reichenau-Kwasnei. (Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision und Stationscommission binsichtlich des Projectes Sr. Durchlaucht des Fürsten Josef zu Colloredo-Mannsfeld für eine normalspurige Localbahn von der Station Opočno der Linie Chotzen—Halbstadt der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Dobruška nach der Station Kwasnei-Solnitz der Localbahn Častolowitz-Reichenau-Kwasnei für den 19. October anberaumt. — Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Carl Svátek betraut. [G.-I.-Z. 19.817.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Wels-Aschach. (Linie Wels—Unterohr: Betriebsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung wurde für die Theilstrecke Wels—Kremsmünster-Stift der Localbahn Wels-Aschach der Betriebsconsens ab 14. October ex commissione ertheilt. [14. October, Z. 54.548.]

Böhmische Nordbahn. (Herstellung von Einfahrt-Versicherungsanlagen in der Station Bensen.) In der Station Bensen wurde zur Sicherung der Einfahrten der Züge von Tetschen, Ebersdorf und Franzenstbal in jeder der drei Richtungen ein zweiarmiges Einfahrtssignal aufgestellt. — Das eine Stellwerk ist in der Nähe des Wechsels Nr. 1 situirt, und es wird von ihm aus die Stellung und Verriegelung der Weichen 1, 2, 3 und 4/5, sowie die Stellung des gegen Tetscben aufgestellten Einfahrtssignals vorgenommen. — Das zweite Stellwerk befindet sich nächst den Weichen Nr. 10 a b, und es erfolgt von ibm aus die Stellung und Verriegelung der Weichen 7, 8, 9/10 a und 10 b, die Verriegelung der local zu stellenden Weiche Nr. 11 und die Stellung der Mastsignale gegen Ebersdorf und Franzensthal. Die Weicben- und Signalhebel sind durch Doppelstahldrähte mit den Weichenstell- oder den Verschluss-Vorrichtungen, bezw. mit den Armen der Mastsignale in Verbindung gebracht. Für jede der einmündenden Babnlinien bestehen zwei Blockapparate an dem betreffenden Stellwerke und zwei correspondirende im Stationsbureau, welch letztere auf eine mechanische Einschalte- und Sperrvorrichtung montirt sind. — Durch diese Einschalte- und Sperrvorrichtung wird bezweckt, dass die Weichenhebel für jede einzelne zur Ein- und Ausfahrt benützte Fabrstrasse verschlossen werden können und dieser Verschluss solange aufrecht bleibt, bis der Verkehrsbeamte denselben wieder aufhebt. Der Verschluss der Weichenhebel wird vom Signalwärter bewirkt, die Freigabe derselben vom Verkehrsbeamten; der Signalwärter kann jedoch die Weichen nur für jene Fahrstrasse verschliessen, für welche der Verschluss vom Verkehrsbeamten verlangt wird. [G.-I.-Z. 16.607.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Localbahn Wall.-Meseritsch—Wsetin: Eröffnung der Personen-Haltestelle Brniow.) Am 1. October ist die an der Localbabnstrecke Wall.-Meseritsch—Wsetin zwischen den Stationen Wall.-Meseritsch und Rauczka gelegene Haltestelle Brniow für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. In dieser Haltestelle halten die zwischen Weisskirchen und Wsetin verkehrenden gemischten Züge Nr. 2631, 2624, 2615, 2626, 2625 und 2632, deren Abfahrtszeiten aus dem Fahrplan-Placate zu entnehmen sind, zur Aufnahme und zum Absetzen der Reisenden an. Die Ausgabe der Fabrkarten, sowie die Uebernahme und Ausfolgung des Reisegepäckes erfolgt durch die Conducteure im Zuge. — Es werden nur Fahrkarten II. und III. Classe von und nach allen Stationen der Localbahn Wsetin-Weisskirchen und von und nach Rožnau ausgegeben.

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Erweiterung der Befugnisse der Haltestelle Oppahof-Stettin.) Am 15. October wurde die zwischen der Station Freiheitau und der Haltestelle Komoran der Linie Schönbrunn—Troppau gelegene Haltestelle Oppahof-Stettin bei gleichzeitiger Erweiterung zu einer Halte- und Ladestelle für solche Frachtsendungen in ganzen Wagenladungen eröffnet, welche tarifmässig in offenen Wagen verladen werden können und einer Einlagerung in gedeckten Rämen nicht bedürfen; ausserdem können dortselbst Getreide-Transporte in ganzen Wagenladungen aufgeliefert bezw. bezogen werden. — Von der Auf- und Abgabe in Oppahof-Stettin sind explosive Güter, Güter, welche über eine Wagenlänge hinansreichen, Güter, deren Gewicht 750 kg per Collo übersteigt, dann lebende Tbiere, Equipagen und sonstige Strassen-Fabrzeuge, zu deren Auf- und Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen etc.) erforderlich sind, ausgeschlossen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Einrichtung von Telephonleitungen in den Stationen Teschen und Karwin.) Das Handelsministerium hat genehmigt, dass in den Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn Teschen und Karwin zwischen den Verkehrskanzleien und den Weichenwächterposten Telephonverbindungen für Bahnbetriebszwecke hergestellt werden, und zwar in der Station Teschen zwischen dem Güterbahnhofe und dem südlichen Weichenwächter einerseits und zwischen dem Güterbabnhofe und Personenbahnhofe und dem nördlichen Weicbenwächterposten andererseits und in der Station Karwin zwischen der Verkehrskanzlei und dem südlichen Weichenwächterposten. [15. September, Z. 47.132.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Chlumetz—Parschnitz: Eröffnung der Haltestelle Wildschütz.) Am 1. October ist die zwischen den Stationen Pilnikau und Trautenau der Linie Chlumetz—Parschnitz gelegene Haltestelle Wildscbütz für den Personen- und Gepäcksverkehr bis auf Widerruf eröffnet worden. In dieser Haltestelle werden die Personenzüge Nr. 501, 502, 505, 506, 507 und 508, deren Verkehrszeiten aus den Fahrplan-Placaten zu entnehmen sind, bedingungsweise anhalten. An die in dieser Haltestelle den Zug besteigenden Passagiere werden die Fahrkarten durch den hiezu bestellten Bahnwächter verabfolgt, während das Reisegepäck, ohne der Abwage unterzogen zu werden, gegen Einhändignng eines Gepäcks-Nachzahlungsscheines zur Beförderung angenommen wird. [Z. 51.545.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Entwurfes für ein Gesetz, den Schutz der Arbeiter gegen Unfälle betreffend.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat dem Abgeordnetenhause in seiner am 28. September abgehaltenen Sitzung den Entwurf eines Gesetzes, den Schutz der Arbeiter gegen Unfälle und deren Folgen betreffend, vorgelegt (Referent Abgeordneter Dr. Julius Rosenberg). Der Gesetzentwurf wurde nach kurzer Debatte im Allgemeinen und ohne Abänderung des Textes der Vorlage angenommen.

— (Vorlage des Entwurfes für ein Gesetz, die Fortsetzung der Regulirungsarbeiten im Bereiche des Theissgebietes betreffend.) Der königl. ungarische Ackerbauminister hat dem Abgeordnetenhause in seiner am 2. October abgehaltenen Sitzung den Entwurf eines Gesetzes, die Fortsetzung der Theissregulirungsarbeiten betreffend, vorgelegt (Referent Abgeordneter Gedeon Rohonczy). — Der Gesetzentwurf wurde ohne jede Debatte im Allgemeinen und in den Details angenommen.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeicbnete Eisenbabnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 9. September 1893, Z. 57.402, dem Reichstags-Abgeordneten Franz Bessenyei für eine von der Station Szent-András (nächst Temesvár) der Linie Arad—Temesvár der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende und diese über Új-Bessenyö, Kis-Becskerek, Billéd, Sándorháza, Lovrin, Nagy-Ösz und die Gemarkung der Gemeinde Szerb-Nagy-Szent-Miklós in der Station Kis-Zombor mit der Linie Szeged (Szegedin) — Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Daner eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 9. September 1893, Z. 57.403, dem Budapester Einwohner Gustav Emich und Consorten für eine aus dem ersten Stadtbezirke Budapests (Ofen) nächst der Donau (Taban) ausgehende, über Christina-Város (Christinenstadt, II. Stadtbezirk) mit Berührung des Vergnügungs-Etablissements Varosmájor (Stadt-Maierhof) und Lipótmezö

(Leopoldifeld) bis Mária-Remete führende normalspurige Strasseneisenbahn mit Locomotivbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 9. September 1893, Z. 62.243, dem Reichstags-Abgeordneten Josef Markus für eine von der Station Vámos-Györk (nächst Hatvan) der Linie Budapest—Hatvan—Miskolcz und Vámos-Györk—Gyöngyös der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, bis Jász—Arokszállás führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn - Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Politisch-administrative Begebung einer doppelgeleisig umzugestaltenden Betriebsstrecke.) Am 25. September fand unter Führung des Ministerial-Secretärs im kgl. ungar. Handelsministerium, Dr. Josef Stettina, und unter Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der als durchwegs doppelgeleisige Linie herzustellenden Betriebslinie „Akademie“ (Kronprinz Rudolfsquai)—Podmaniczkygasse—Stadtwäldchen (nächst dem Endpunkte der Andrássy-Strasse) statt. — Da nicht alle Strassenzüge derart beschaffen sind, um die Legung des zweiten Geleises zu gestatten, wird ein Theil des zweiten Geleises von der Podmaniczkygasse aus längs der Ferdinandsbrücke durch die Arpádgasse zum Rudolfsquai führen. Da auf diese Weise in beiden Richtungen eine directe Verbindung zwischen den beiden Endstationen erfolgt, werden die an den Ausweichen der bisher eingeleisig gewesenen Strecke derzeit liegenden Wechsel als fernerhin entbehrlich aus dem Strassenkörper entfernt werden. Die Concession bestimmt, dass der Bau des neuen Geleises bis Mai 1894 fertigzustellen sei.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Bau der grossen Bahnhofsbrücke in Raab.) Der Bau der grossen Bahnhofsbrücke in der Station Györ (Raab) der Hauptlinie Budapest—Bruck a/L. ist bereits soweit vorgeschritten, dass die Eröffnung des Betriebes für demnächst bevorstebt. Die vor zwei Jahren in Angriff genommene eiserne Brücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110 ex 1891) verbindet, mit Uebersetzung der die Stadttheile Ferdinandsstadt und Palatinstadt durchschneidenden Hauptstrasse, die durch diesen Strassenzug bisher getrennt gewesenen äusseren Babnhofplätze, deren Geleise bisber die Strasse im Niveau durchschnitten, wodurch sowohl der Rangirdienst, als auch der sehr lebbafte Strassenverkehr wesentlich beeinträchtigt wurde. Die 12 m breite Brücke hat eine Gesammtlänge von 620 m; der die Hauptstrasse überspannende Bogen ist 60 m lang. Die mit einem Kostenaufwande von 250.000 fl. erbaute Brücke, an deren Längsseiten mehrere Treppen zum Aufgange für Fussgänger angebracht sind, wird dem Andenken an den verewigten Minister zu Ebren, „Baross-Brücke“ getauft werden. Bei den gegenwärtig stattfindenden Belastungsproben werden 20 mit Stahlschienen beladene Waggons verwendet.

— (Erweiterung des nachträglichen Verfügungsrechtes des Absenders bezüglich bereits abgerollter Sendungen.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass in der Frage der Erweiterung des nachträglichen Verfügungsrechtes des Absenders bezüglicb bereits abgerollter Sendungen, vorläufig — d. i. bis auch die übrigen Bahnverwaltungen ihre Zustimmnng hiezu ertheilen — u. zw. einstweilen im Localverkehr das Dispositionsrecht des Aufgebers auch dann ausgeübt werden kann, wenn das Gut von der Aufgabsstation bereits abgesendet und in Folge Verfügung des Aufgebers in einer Zwischenstation angehalten wurde, oder in der Bestimmungsstation bereits angelangt ist.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im August.) Nacb der im Reichs-Eisenbabnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat August beim Eisenbabnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 9 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 20 Entgleisungen und 19 Znsammenstösse in Stationen und 194 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 213 Personen verunglückt, sowie 54 Eisenbahn-Fahrzeuge erbeblich und 128 unerheblich beschädigt worden. Von den beförderten Reisenden wurden 6 getödtet und 15 verletzt, und zwar entfallen: 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, je 1 Tödtung auf die grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directioncn zu Frankfurt a. M., zu Bromberg und zu Berlin, 5 Verletzungen auf die grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, 3 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg, je 2 Verletzungen auf die Verwaltungsbezirke der königl. Eisenbahn-Directionen zu Köln (linksrhein.), zu Erfurt und zu Hannover, 1 Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld. Von Babnbeamten und Arbeitern im Dienste wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 24 getödtet und 139 verletzt, von Postbeamten 1 verletzt, von fremden Personen (einschliesslicb der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 9 getödtet und 19 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbescbäftigungen 39 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbabnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34.487·09 km Betriebslänge und 1,059,948.026 geförderten Achskilometern) 230 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar Eisenbahn und in den Verwaltungsbezirken der königl. Eisenbahn-Directionen zu Köln (rechtsrhein.) und zu Elberfeld die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2529·34 Kilometer Betriebslänge und 32,858.777 geförderten Achskilometern) 14 Fälle; davon sind verbältnissmässig auf der Hessiscben Ludwigsbabn, auf der Werrabahn und auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Italien. (Eisenbahn Acqui-Alessandria.) Nach dem der Kammer vorgelegten Gesetzentwurfe soll diese Linie, für welche die Concession an die gleichnamige Gesellscbaft noch bis Ende 1947 läuft, inzwiscben baldigst durch Kauf mit allen Pflichten und Recbten in das Eigenthum des Staates übergehen. — Der Kaufpreis war seinerzeit auf einen Werth von 5,996.494 L. vereinbart und soll die Bezahlung in der Form erfolgen, dass jährlich ab 1. Juli 1888 je 5 pCt. = 299.825 Lire an die Gesellschaft als vollkommene Abfindung gezahlt werden, d. i. auf 59 Jahre.

— (Gemeinsamer Eisenbahnverkehr über See.) Die Insel Elba, bezw. deren Anländе Porto Ferrajo, ist in den bisherigen Verkebr zwischen Festland und Sardinien mit der Massgabe einbezogen worden, dass über Piombino alles Eilgut (einschliesslich Eisenbahnpackete) wie Frachtgutsendungen befördert werden, mit Ausnahme von Thieren — bis auf solcbe in Käfigen und Körben — von gemünztem Gelde, Werthsachen und Cocons.

— (Linie Monchiero—Dogliani.) Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat genehmigt, den an die Gemeinde Dogliani als Concessionärin für Bau und Betrieb dieser Bahn zu gewährenden und festgestellten Zuschuss von 1000 L. für 1 km auf 3000 L. zu erhöhen und die Dauer desselben von 35 auf 60 Jahre auszudehnen.

— (Secundär-Eisenbahnen.) Die Einnahmen der Secundär-Eisenbabnen im Betriebsjahre 1892/93, verglichen mit jenen des Vorjahres, waren folgende:

1. Linie Neapel—Nola—Bajano:
   Finanzieller Erfolg 1892/93 . . . . . L. 381.259·93
   „ „ 1891/92 . . . . . „ 414.574·79
   weniger im Betriebsjahre 1892/93 . . . L. 33.314·86
2. Linie Fossano—Mondovi:
   Finanzieller Erfolg 1892/93 . . . . . L. 40.225·47
   „ „ 1891/92 . . . . . „ 41.562·08
   weniger im Betriebsjahre 1892/93 . . . L. 1.336·61
3. Linie Bergamo—Ponte della Selva:
   Finanzieller Erfolg 1892/93 . . . . . L. 263.898·72
   „ „ 1891/92 . . . . . „ 264.136·45
   weniger im Betriebsjahre 1892/93 . . . L. 237·73
4. Linie Basaluzzo—Frugarolo:
   Finanzieller Erfolg 1892/93 . . . . . L. 12.731·14
   „ „ 1891/92 . . . . . „ 14.424·76
   weniger im Betriebsjahre 1892/93 . . . . L. 1.693·62
5. Linie Palermo—Marsala—Trapani:
   Finanzieller Erfolg 1892/93 . . . . . L. 1,646.283·50
   „ „ 1891/92 . . . . . „ 1,747.906·20
   weniger im Betriebsjahre 1892/93 . . L. 101.622·70

— (Einführung der mitteleuropäischen Zeit bei den Eisenbahnen.) Mit 1. November wird auf Grund eines königlichen Decretes die mittlere Sonnenzeit des 15 Längengrades östlich von Greenwich (M. E. Z.) bei den italienischen Eisenbahnen zur Anwendung kommen. Dasselbe Decret bestimmt, dass die Zeit in fortlaufenden Stunden von 1 bis 24 von Mitternacht zu Mitternacht zu rechnen sei.

Schiffahrt.

„Adria", ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Vermehrung des Schiffsparkes.) Die kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft „Adria", welche im Anfange des Jahres 1892 zwölf Dampfer mit zusammen 15.256·5 Brutto- und 10.690·6 Netto-Tonneninhalt besass, liess im Sinne ihres Vertrages mit dem kgl. ungar. Handelsministerium im Jahre 1892 neun erstclassige Dampfer bauen (vergl. Vrgs-Bl. Nr. 111 ex 1892), mit welchen der Schiffspark der Gesellschaft am Ende des bezeichneten Jahres einundzwanzig Dampfer mit 30.863 8 Brutto- und 20.184·3 Netto-Tonneninhalt betrug. Laut dem erwähnten Vertrag ist die Gesellschaft verpflichtet, noch im Laufe dieses Jahres ihren Schiffspark um drei erstclassige Dampfer zu vermehren, u. zw. müssen dieselben eine grössere Tragfähigkeit besitzen, als die bisherigen Dampfer. Von den für das Jahr 1893 vorgeschriebenen drei Schiffen ist eines bereits fertig und ist von seiner ersten Seereise dieser Tage in Fiume angelangt. Der neue Dampfer heisst „Kálmán Király", ist 285·3 englische Fuss lang, 38·2 Fuss breit und 23 Fuss tief und wurde in Newcastle in der Fabrik der Firma Richardson & Co. construirt. Das Schiff ist ganz aus Stahl gebaut, besitzt eine Maschine mit dreifacher Expansionskraft und ist sowohl für den Waaren- als auch für den Passagier-Transport aufs zweckmässigste eingerichtet. „Kálmán Király" ist für die Linie Fiume—Brasilien bestimmt.

Mannheim. (Hafenpolizei-Ordnung.) Zufolge Bekanntmachung des grossherzogl. badischen Ministeriums der Finanzen vom 30. September hat der § 16 der Hafenpolizei-Ordnung für Mannheim vom 10. Juli 1888 folgende Fassung erhalten: Schiffe, welche unter den Eisenbahnbrücken und den Brücken über den Verbindungscanal durchfahren, haben die ihnen angewiesene Richtung der Durchfahrt einzuhalten. Schiffe, welche unter diesen Brücken nur durchfahren können, wenn Letztere aufgedreht sind, haben ausserhalb des Drehprofils und jedenfalls so lange in Ruhe zu bleiben, als die Aufdrehung dauert. Schiffe, die eine der Drehbrücken zwischen dem südlichen Theile des Mühlauhafens und der Ausmündung des Verbindungscanales in den Neckar zu durchfahren haben, dieselben aber nur nach erfolgter Aufdrehung passiren können, müssen sich eines Schleppers bedienen. Kleine Schiffe, welche die Brücken in nichtgeöffnetem Zustande durchfahren können, unterliegen dem Schleppzwange nicht, dürfen aber, sofern sie sich des Schleppers nicht freiwillig bedienen, die geöffneten Brücken nicht durchfahren. Die Hafenverwaltung ist berechtigt, wenn die Wasserstandsverhältnisse, Eisgang u. dgl. es angezeigt erscheinen lassen, den Schleppzwang überhaupt, oder bezüglich einzelner Drehbrücken vorübergehend aufzuheben. Soweit hiernach ein Schleppzwang besteht, haben sich die demselben unterworfenen Schiffe zum Schleppen ausschliesslich der von der Hafenverwaltung bezeichneten Schleppboote gegen Entrichtung der von dieser festgesetzten Gebühren zu bedienen, mit der Ausnahme jedoch, dass Schiffseigner, welche selbst Schleppboote besitzen, dieselben zum Schleppen der eigenen oder mit eigenen Waaren verfrachteten Schiffe ohne Beschränkung benützen dürfen. Das Anfahren an die Mittelpfeiler oder an die Landfesten ist untersagt, desgleichen das Einsetzen der Schaltwerkzeuge in diese oder einen der beweglichen Theile der Brücken. Das Beiholen ist nur mittelst Anschlagung der Hacken an den zu diesem Zwecke angebrachten Ringen und Haltern gestattet. Zur Vermeidung von Beschädigungen müssen die Korksäcke bereit gehalten werden. Das Anfdrehen der Brücken findet nur in den hiefür festgesetzten, durch Anschlag an den Brückenzufahrten bekanntgemachten Stunden statt.

Frankreich. (Project eines Seeschiffahrtscanals zwischen dem Meerhusen von Biscaya und dem Mittelmeere.) Das Project eines Seeschiffahrtscanals zwischen dem Meerhusen von Biscaya und dem Mittelmeere (Canal des Deux-Mers) wurde der französischen Kammer in der Form eines Gesetzentwurfes (Projet de loi) von Bartissol vorgelegt. Nach dem Entwurfe soll der fragliche Canal 327 Seemeilen lang, im Durchschnitte 43·8 m — an den Ausweichstellen 62·8 m — breit und 8·2 m tief werden und 22 Schlensen erhalten. Von den Docks in Bordeaux ausgehend, würde der Canal eine beträchtliche Strecke an der linken Uferseite der Garonne entlang ziehen, wobei sich die ersten bedeutenden Bauschwierigkeiten zwischen Castet und Castelsarrazin ergeben würden. Von dort aus soll der Canal an dem rechten Garonneufer weitergeführt werden und den Fluss nordwestlich von Toulouse wieder durchsetzen, in welcher Stadt das Project die Anlage grosser Marine-Etablissements im Auge hat. Südlich von Toulouse wird der Canal die Garonne ein drittesmal kreuzen und dann durch die Pässe von Naurouse, Castelnandary, Carcassonne, Monx und Montedon gehen und bei Narbonne im Golfe von Lyon münden. Die „Societé pour l'execution du Canal des Deux-Mers" hat bereits einen Preis von 100.000 Frcs. für das beste von französischen Ingenieuren ausgearbeitete Project ausgeschrieben. — Wenn dieser Canal in der projectirten Weise zur Ausführung gelangt, wird derselbe auch für Seeschiffe zu passiren sein, wodurch nicht nur die an demselben liegenden Stapelplätze an dem Seeverkehre direct theilnehmen könnten, sondern auch die Umgehung der Passage durch die Meerenge von Gibraltar möglich würde. Inwieferne die Passage durch den Canal der Seefahrt über Gibraltar vorzuziehen wäre, ist lediglich eine Frage der geschäftlichen Convenienz. — Sicher ist es nur, dass die Verbindung der atlantischen und Mittelmeerküste Frankreichs lediglich durch französisches Territorium, also unabhängig von dem Wege über Gibraltar möglich gemacht werden würde.

— (Postdampfer „La Tamise".) Der schnellste französische Postdampfer dürfte das von der Gesellschaft Chemins de fer de l'Ouest bei den Forges et Chantiers de la Méditeranée für die Verbindung zwischen Dieppe und Newhaven bestellte Zweischrauhenschiff „La Tamise" werden, das eine verbesserte Nachahmung des den gleichen Dienst versehenden Schiffes „La Seine" darstellt. Das neue Schiff wird eine grösste Länge von 82 m, eine grösste Breite von 9 m, eine Raumtiefe von 4·6 m, ein Deplacement von 1014 t haben und im Mittel 2·75 m tauchen. Der aus Stahl erbaute Körper wird 11 wasserdichte Abtheilungen erhalten und ein langes Deckhaus führen, das vom vorderen Heizraumschott bis ziemlich weit nach Achter reicht. Dieses an beiden Bordseiten von gedeckten Promenadegängen eingeschlossene Haus wird die Luxuscabine des Schiffes, sowie die Wohnräume des Capitäns und des leitenden Maschinisten enthalten; über dem Deckhause wird sich die Commandobrücke mit dem Kautinhäuschen befinden. Ausserdem erhält das Schiff an Aufbauten eine von vorne bis nahe an das Deckhaus reichende Bank, in der man Kojen für die Bemannung, die Behausungen für die Passagiere III. Classe und 4 Officierscabinen unterbringen wird. Die Salons der I. und II. Classe nebst Schlafstellen, sowie die Damencajüten werden im Zwischendecke liegen. Alle Räume werden mit Glühlichtern von 15 bis 16 Kerzen Stärke beleuchtet werden; überdies sollen noch zwei 50 Kerzen starke Glühlampen an den Fallreepen angebracht werden, um bei dem Ein- und Ausschiffen der Passagiere zu dienen. Das Schiff wird zwei Pfahlmasten, zwei Stagsegel am Buge und zwei dreieckige Segel führen. Die beiden nach dem Hammersysteme gebauten Maschinen werden dreifach expandiren und sollen 4500 indicirte Pferdekräfte entwickeln. Die Cylinder erhalten 0·6 m, 0·9 m und 1·3 m Durchmesser bei 0·65 m Hub; sie werden aus Hartguss hergestellt und mit Dampfjacken versehen. Dem Contracte gemäss muss das Fahrzeug im Stande sein, die 65 Seemeilen betragende Strecke zwischen Dieppe und Newhafen in $3^1/_4$ Stunden zu durchlaufen. Der Kohlenvorrath soll den Bedarf für eine Hin- und Rückfahrt decken. Der Postdampfer „La Seine" besitzt vier cylindrische Kessel mit rückkehrender Flamme und gewellten Feuerbüchsen, die „Tamise" dagegen wird vier Belleville-Kessel erhalten, die zwei Gruppen bilden sollen, wovon jede mit ihrem eigenen Schlot versehen ist. Die Constructeure erhoffen eine Geschwindigkeit von 22 Knoten. [„Le Yacht."]

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. October d. J. dem Vorstande der Werkstätte der Oesterr. Staatsbahnen in Przemyśl, Inspector Samuel Löwbeer anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen, pflichttreuen und belobten Dienstleistung das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einladung

zu der

VII. ausserordentlichen Generalversammlung

der

stimmberechtigten Actionäre

der

k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

welche am **18. November, Mittags 12 Uhr,** im Sitzungssaale der genannten Eisenbahn-Gesellschaft in **Teplitz** (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

TAGES-ORDNUNG:

Beschlussfassung über den Antrag des Verwaltungsrathes:

I. Zum Zwecke der Neugestaltung der Capitalsverbältnisse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft ist das gesellschaftliche Actiencapital von 11,428.500 fl. ö. W., wovon ein Nominalbetrag von 3,165.300 fl. ö. W. auf unbegebene eigene Actien entfällt, um den Betrag von 7,619.000 fl. ö. W., demnach auf den Gesammt-Nominalbetrag von 19,047,500 fl. ö. W. der Weise zu erhöhen, dass

a) auf die nach Ausweis der Bilanz pro 1892 mit Schluss des Jahres 1892 in Umlauf befindlichen 25.664 Stück Actien à 300 fl. ö. W., ferner auf die im Laufe des Jahres 1893 weiters begebenen 605 Stück Actien à 300 fl. ö. W., bezw. auf die von diesen 26.269 Stück nach Abzug der im Laufe des Jahres 1893 ausgelosten 119 Stück Actien derzeit noch im Umlaufe befindlichen 26.150 Stück Actien à 300 fl. ö. W. die Einzahlung von je 200 fl. ö. W. von dem Verwaltungsrathe für Rechnung der Actionäre aus den Mitteln der Gesellschaft geleistet werde;

b) dass ferner an die Inhaber der für die mit Schluss des Jahres 1892 bereits ausgelosten und mit 300 fl. ö. W. zurückgezahlten 1880 Actien ausgegebenen Genussscheine, ferner an die Inhaber der für die im Jahre 1893 ausgelosten, ebenfalls mit 300 fl. ö. W. rückgezahlten 119 Stück Actien ausgegebenen Genussscheine, daher auf die derzeit im Umlaufe befindlichen 1999 Stück Genussscheine ebenfalls eine Nachzahlung von 200 fl. ö. W. aus gesellschaftlichen Mitteln geleistet werde;

c) dass die Erhöhung des Nominalbetrages der Actien auf je 500 fl. ö. W. per Stück durch Abstempelung auf den letzteren ersichtlich gemacht werde und die bereits eingelösten Actien auch mit je 500 fl. ö. W. in der Bilanz aufgeführt werden;

d) dass auch die nach Ausweis der Bilanz pro 1892 noch im eigenen Besitze der Gesellschaft befindlichen unbegebenen 10.551, bezw. die nach Abzug der laut Absatz a) im Jahre 1893 begebenen 605 Stück verbliebenen 9946 Stück Actien in gleicher Weise durch Abstemplung auf den Nominalbetrag von je 500 fl. ö. W. erhöbt werden, dass weiters

e) rücksichtlich dieser letzteren 9946 Stück Actien den Besitzern der bisher ausgegebenen Actien und der an ihre Stelle getretenen Genussscheine das Recht des Bezuges dieser Actien zum Pari-Curse von 500 fl. ö. W. dergestallt eingeräumt werde, dass auf je drei Stück der in Händen habenden Actien oder Genussscheine ein Stück der auszugebenden Actien bezogen werden könne, endlich

f) dass die in Folge des Bezugsverhältnisses von 1 : 3 verbleibenden 563 Stück Actien, sowie die etwa nicht bezogenen Actien zur freien Verfügung des Verwaltungsratbes gestellt werden.

II. Den § 7 der Gesellschaftsstatuten dahin abzuändern, dass derselbe zu lauten habe:

„Das Stammcapital ist auf 19,047.500 fl. ö. W., bestehend aus 38.095 Stück Actien à 500 fl. ö. W., festgesetzt."

III. Den Verwaltungsrath zu ermächtigen, alle zur Ausführung der Beschlüsse ad I a—f und II erforderlichen Schritte einzuleiten und durchzuführen, insbesondere die Modalitäten der Ausübung des unter I e erwähnten Bezugsrechtes zu bestimmen, ferner etwa noch erforderlich werdende Statutenänderungen, sowie die Aufstellung eines neuen Tilgungsplanes, selbstständig und ohne nochmalige Berufung einer Generalversammlung mit der Staatsverwaltung zu vereinbaren und durchzuführen, mit der Wirkung, als ob die vom Verwaltungsrathe diesfalls getroffene Vereinbarung, insbesondere der Wortlaut der Statutenänderung von der Generalversammlung beschlossen worden wäre.

Die Herren Actionäre, welche an dieser ausserordentlichen Generalversammlung Theil zu nehmen wünschen, werden hiemit eingeladen, nach Massgabe der §§ 35, 37, 38, 40 und 41 der Gesellschafts-Statuten*) die Actien sammt Couponbogen, oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück derselben einer Actie gleichgestellt sind)

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung, d. i. spätestens bis 10. November 1893, mittelst dreifacher Consignation (wovon ein Exemplar mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Actien versehen den Herren Deponenten zurückgestellt wird) zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Actien gegen Rückstellung dieser Consignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, den 12. October 1893.

Der Verwaltungsrath.

*) § 35. An der Generalversammlung Theil zu nehmen ist jeder Actionär berechtigt, welcher mindestens 10 Actien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Actionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je 10 Actien geben das Recht auf eine Stimme, kein Actionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Actionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Actien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritt derselben am Sitze der Gesellschaft, oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Actien und der darnach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Actionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Actien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44, sub 6, 7, 8, 9, bezeichneten Angelegenheit handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen voll gezahlten Actien und überdies die Zustimmung von zwei Drittel der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

§ 41. Kommt eine beschlussfähige Generalversammlung nicht zu Stande, so ist eine neuerliche Versammlung unter Bezugnahme auf die Bestimmungen dieses Paragraphen, jedoch nur unter Festsetzung einer nur vierzehntägigen Frist einzuberufen, in welcher ohne Rücksicht auf die Zahl der vertretenen Actien, jedoch nur über solche Gegenstände Beschlüsse gefasst werden können, welche bereits zur Tagesordnung der ersten Versammlung gehörten.

Die § 40 am Schlusse getroffene Bestimmung über das Erfordernis der Zweidrittelmajorität gilt auch für diese zweite Generalversammlung

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken

Wartberg und Mitterdorf

Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark

WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlbleehschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.

Maschinelle Einrichtungen für Massen-Production.

Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Produote der Eisenwerke Assling der Krainisohen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleohe, Rundeisen, Quadrateisen, Flaoheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht verzinnt und verzinkt, Drahtstiften eto. eto. (323)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Verkehr Ungarn-Russland.

Ausdehnung der Giltigkeit der Frachtsätze für Granica trs., bezw. Szczakowa trs.

Das im Gütertarife vom 1. Juli 1892 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr im Ausnahmetarife für Getreide etc. vom 1. November 1892 für den Oesterreichisch-Russischen Grenzverkehr und im Tarife vom 1. September 1892 für den Verkehr Ungarn-Russland enthaltene Verzeichniss jener russischen Bahnen, nach und von welchen die in diesen Tarifen für Granica trs. bezw. Szczakowa trs. enthaltenen Frachtsätze zur Anwendung kommen, wird durch nachstehende russische Bahnen ergänzt:

Finnländische Bahnen, Prinarew-Eisenbahn, Libau-Romnyer Bahn (exclusive der Strecke Bachmatsch-Romny), Mitauer, Moskau-Kasaner und Moskau-Kursker Bahn (exclusive Kursk), Moskau-Jaroslawl und Jaroslawl-Wolozda-Bahn, Murom, Nikolaj, Nowotorschske, Nowgoroder und Polessje-Bahn, Rjasan-Uralsz, Riga-Tukkum, Riga-Bolderaa, Pskow-Riga, Rybinsk-Bologoje, Rschew-Wjasma, Sysran-Wjasma, Schuja-Iwanowo und Samara-Slatoust-Bahn mit der Orenburger Zweigbahn, Uralbahn, Russische Südostbahn und Strecke Grajewo-Rowno der Russischen Südwestbahnen.

Wien, am 12. October 1893. [861]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Semlin, bezw. Bazias.

Einführung eines Tarifes.

Mit 1. November 1893 gelangt der Tarif für den directen Frachtgutverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und serbischen, bulgarischen, rumänischen und russischen Schiffsstationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits via Semlin, bezw. Bazias, zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, den 11. October 1893. [862]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Ausgabe des Nachtrages III zu Heft III.

Mit 1. November 1893 gelangt der Nachtrag III zu Heft III des Tarifes vom 1. Mai 1891 zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält unter Anderem vollständig neue Tarifsätze für den Classengutverkehr, für die Ausnahmetarife Nr. 2 und 7 (Frachtgüter aller Art, bezw. Eisen und Stahl etc.), sowie abgeänderte Frachtsätze für einige andere Ausnahmetarife.

Insoweit durch diesen Tarifnachtrag, von welchem Exemplare bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen erhältlich sind, Frachterhöhungen oder Beschränkungen zur Geltung kommen werden, bleiben die bisherigen Sätze etc. bis 1. December 1893 in Kraft.

Wien, den 11. October 1893. [863]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr von Deutschland nach Semlin transit für Serbien, Bulgarien, Rumänien und der Türkei.

Neuer Tarif.

Am 1. November 1893 gelangt ein Tarif nach Semlin transito für den Güterverkehr von Deutschland nach serbischen, bulgarischen, rumänischen und türkischen Schiffs- und Eisenbahnstationen zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 11. October 1893. [864]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung des Tarifheftes 3.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1893 tritt der Tarif, Theil II, Heft 3, sammt Anhang in Kraft, welcher directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der in Galizien gelegenen Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits enthält.

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und in den Verbandsstationen zum Preise von fl. 1.50 ö. W. per Stück erhältlich.

Wien, am 16. October 1893. [865]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-, bezw. Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. November 1893 gelangt zu den vom 1. August 1892 giltigen Ausnahmetarifen für die oberwähnten Kohlenverkehre je ein Nachtrag I zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten die Einbeziehung neuer Stationen in den bezüglichen Verbandstarif.

Exemplare derselben sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 12. October 1893. [866]

K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. K. k. priv. Böhmische Nordbahn. Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarife vom 1. März 1893.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1893 tritt ein Nachtrag I zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn einerseits und Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn andererseits, giltig vom 1. März 1893, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält einige Aenderungen und Aufhebungen, ferner neue Fahrkarten und endlich Berichtigungen des Haupttarifes.

Wien, am 16. October 1893. [867]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Dänischer Personenverkehr.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife vom 1. Februar 1890.

Am 1. November 1893 tritt der Nachtrag II zum Tarife für den Deutsch - Oesterreichisch - Dänischen Personenverkehr vom 1. Februar 1890 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält geänderte Tarifbestimmungen und ermässigte Fahrpreise, bezw. Gepäcks-Frachtsätze zwischen Wien (Nordwest-, Nord- und Staatsbahnhof) einerseits und Kopenhagen andererseits.

Wien, am 10. October 1893. [868]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarif-Nachtrag VII zu Heft 3.

Am 1. December 1893 tritt der Nachtrag VII zum Oesterreichischen Verbandstarife Theil II, Heft 3, in Kraft.

Dieser Nachtrag, enthaltend Aufhebung von Frachtsätzen, kann bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 12. October 1893. [869]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Die im H.-M.-Verordnungs-Blatte vom 10. October 1893, Nr. 117, publicirte Berichtigung des Frachtsatzes für Getreide „Wien Oe.N.W.B.—Nordhausen“ (Seite 272 des Tarifes, Theil II, Heft 1) für den Westdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, wird erst mit 20. November 1893 in Wirksamkeit treten.

Wien, am 12. October 1893. [870]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. (Verkehr mit Ungarn.)

Druckfehler-Berichtigungen.

In den mit 15. October 1893 zur Einführung kommenden Tarif, Theil II, Heft 4, Ausnahmetarif Nr. 5 (Thran etc.), Seite 16, ermässigt sich mit Giltigkeit ab 20. October 1893 der Frachtsatz „Pozsony-Bracke etc.“ von 454 Pfennig auf **444** Pfennig per 100 kg.

Im Kilometerzeiger auf Seite 30 des genannten Tarifes sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:

Die Entfernungen Bracke etc.

Budaörs . . . . . sind von 1337 auf 1357,
Kaal-Kápolna . . . „ „ 1377 „ 1327 und
Komárom-Ujszöny . „ „ 1250 „ 1270

richtigzustellen.

Wien, am 12. October 1893. [871]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Ausgabe eines Nachtrages I zum Gütertarife, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1893 tritt ein Nachtrag I zu dem vom 1. August 1893 giltigen Verbandstarife, Theil II in Kraft.

Derselbe enthält geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife für Baumwolle und Wein, die Aufhebung der Frachtsätze für Malz und Berichtigungen.

Wien, den 13. October 1893. [872]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung einen neuen Tarifes, Theil II, Heft 3.

Am 1. November 1893 gelangt an Stelle des mit 30. April 1893 ausser Kraft gesetzten Tarifes, Theil II Heft 3, für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Tirol und Vorarlberg) und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Tiroler Linie) einerseits und Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Tarif, Theil II, Heft 3, zur Einführung, welcher bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 50 kr. erhältlich ist.

Wien, am 14. October 1893. [873]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Kohlenverladung.) Bis auf Weiteres können im Verkehr von den Stationen des oberschlesischen Grubenbezirks nach Stationen der Preuss. Staatsbahnen für Sendungen von mindestens 20.000 kg Steinkohlen von einem Versender an einen Empfänger an Stelle von Wagen mit 10.000 kg Ladegewicht entweder drei Wagen von weniger als je 10.000 kg, oder auch ein Wagen von mehr und ein solcher von weniger als 10.000 kg, in jedem Falle jedoch von zusammen mindestens 20.000 kg Ladegewicht, verwendet werden. Die Frachtberechnung erfolgt hierbei nach den für Sendungen von 10.000 kg giltigen Ausnahmetarifen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1876	Bozen-Meraner Bahn		Futterartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee und Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Schlämpe, Spülicht, Treberu, Bier-Trestern, Malzkeime, Oelkuchen, Oelkuchenmehl	Auf der Strecke der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn		Frachtzahlung für das faktische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen. Auflieferung der Sendungen mit von der Versand- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendungen nach österreichischen Empfangsstationen	Vom 1. November 1893 bis Ende April 1894	Localtarife	Verschieden	50%iger Nachlass von den normalen Tarifen	Verschieden	Im Rückvergütungswege Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist für Sendungen, welche bis 31. December 1893 aufgegeben wurden, bis Ende Jänner 1894, bei den im Jahre 1894 expedirten Sendungen bis spätestens 31. Mai 1894 zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit anderen österreichischen und ungarischen Bahnen

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikel, Düngemittel und Futtersamen:

Vor- und Zuname der Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Vorangegebenes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugehen.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . (L. S.)

Fortlaufende Nr.	1877	1878	1879
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Betheiligten Bahnverwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Phosphorite russischer Herkunft	Maschinen und Maschinentheile	Schafwolle
für die Transportstrecke von	Podwołoczyska (Bhf.) transit	Bodenbach transit	Wien Nordbahnhof / Wien Staatsbahnhof / Wien Nordwestbahnhof
für die Transportstrecke nach	Olmütz (für Pečck und Kolin)	Böhmisch-Trübau	Reichenberg
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenz-Verkehr enthaltenen Bestimmungen	Bei Anfgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Hamburg kommen und in Bodenbach zur Umkartirung gelangen	a) Bei Anflieferung eines Minimalquantums von 150 (ein hundert und fünfzig) Tonnen während der Giltigkeitsdauer dieser Frachtermässigung. b) Bei Anfgabe oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	Bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Bis anf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenz-Verkehr	Localtarif	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883 und Tarif-Theil II — Heft 1 für den Oesterreichischen Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1890
Bezeichnung			
Frachtsatz per 100 kg		98·9 / 150·2 kr.	178 / 178 / 172 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	79 kr.	107 Markpfennige	157 / 157 / 151 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			21 / 21 / 21 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf den Namen der contrahirenden Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche vom Stations-Chef in Böhm.-Trübau die Bestätigung enthalten, dass die bezüglichen Maschinen und Maschinentheile zur Einrichtung der dortigen Weberei oder zur Erweiterung der dort bereits bestehenden Spinnfabrik verwendet wurden. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1894 in Vorlage zu bringen	Gegen Vorlage der auf den Contrahenten als alleinigen Aufgeber lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Die Rückvergütungsansprüche sind mittelst detaillirten Rechnungen längstens bis Ende Februar 1895 geltend zu machen
Besondere Bemerkungen			Der fixe Frachtzuschlag zu Gunsten der Südnorddeutschen Verbindungsbahn wird nicht berechnet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1880	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Schleifholz der Pos. 20—8. des Tarifes Theil I	Aussee Kainisch Mitterndorf-Zaucheu Klachau Steinach-Irdning Wörschach Lietzeu Selzthal Admout Gstatterbodeu Hieflau Landl Gr.-Reifling Weissenbach-St. Gallen Rotteumann	Gratwein	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Variabel	Heller 64 60 58 58 56 54 54 50 54 58 60 60 64 66 54	Variabel	Im Kartirungswege		
1881	Südbahn-Gesellschaft		Torf der Posit. 24 des Tarifes Theil I	Kufstein	Brixlegg	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	22 Heller	14 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
1882	Südbahn-Gesellschaft		Föhrenzapfen	Leobersdorf Wr.-Neustadt	Szombathely transit	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Anfladen durch Partei	Bis Ende December 1893	Localtarif	64 58 Heller incl. ungar. Steuer	46 42	18 16	Im Kartirungswege		
1883	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art	B n r g a n oder vice versa	N e n d a n	Bei Aufgabe beliebiger Mengen unter Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen und der vertragsmässigen Verpflichtung, mit Ausnahme von mineralischer Kohle, alle Versendungen per Bahn zu besorgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	Verschieden	3·0 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
1884	Mährisch-schlesischen Centralbahn		Basaltschotter	Freudenthal Bärn-Audersdorf Domstadtl	Olmütz M.S.C.B.	Auflieferung von 300 metrischen Tonnen. Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagen	Vom 16. October 1893 bis 31. December 1893	Localtarif	Kreuzer ö. W. 18·2 12·0 10·5	15 10 9	3·2 2·0 1·5	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufgabsscheine bis spätestens Ende Februar 1894	Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Lieferung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1885	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kohlen, mineralische der Position K—32 des Tarif-Theiles I	Szczakowa	Niepołomice	Aufgabe mit directen Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	19·3 kr.		Im Kartirungswege		
1886	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Maner- und Dachziegel	Maffersdorf l/N.	Reichenberg loco	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Transporte hat die Partei durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist bewerkstelligen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Gebührentarif der Localbahn Reichenberg-Gablonz vom 1. Jänner 1893	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Reichenberg trs.				8·0	3·3	4·7			
					Gablonz-Brandl				5·5	3·3	2·2			
					Gablonz a/N.				9·6	5·4	4·2			
									10·4	5·4	5·0			

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . . . . . ganzjährig fl. 12·—, halbjährig fl. 6·—, vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich** . . . . . „ Mark 25·—, „ Mark 12·50, „ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . . . . . „ Frcs. 33·—, „ Frcs. 16·50, „ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

1901

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 121. Wien, 19. October 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Internationaler Congress der Strasseneisenbahn-Gesellschaften in Budapest. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums an die Verwaltungen der österr. Eisenbahnen vom 6. October 1893, Z. 53.032, betreffend die Ausgabe des I. Nachtrages zu den Wehrvorschriften III. Theil.

Im Nachhange zu dem hierortigen Erlasse vom 17. December 1890, Z. 53.101 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 6 vom Jahre 1891), wird die geehrte Verwaltung in Kenntniss gesetzt, dass zu den Wehrvorschriften III. Theil, betreffend die Evidenz-Vorschriften über die Personen des Mannschaftsstandes des Heeres und der Kriegsmarine, der 1. Nachtrag zur Ausgabe gelangte, welcher im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei gegen Kostenvergütung zu beziehen ist.

Dieser Nachtrag enthält u. A. als neues Muster 20 zu § 30 der Wehrvorschriften III. Theil das Formulare der Anweisung nebst Coupon zur Eisenbahnfahrt gegen nachträgliche Vergütung der Fahrgebühren von Seite der k. und k. Heeresverwaltung für Landsturmmänner, welche im Mobilisirungsfalle einzurücken haben, sowie für die rückkehrenden Führer von Landsturmmännern und für die aus Landsturmbezirks- oder Ergänzungsbezirksstationen als überzählig, untauglich u. s. w. wieder in die Heimat entlassenen Landsturmmänner.

Das erwähnte Formulare und die Bestimmungen über die nachträgliche Bezahlung der Transportgebühren bei einer Mobilisirung der bewaffneten Macht wurden mit der Circular-Verordnung des k. u. k. Reichs-Kriegs-Ministeriums vom 12. Juli 1891, Abth. 5, Nr. 1323/E. B., im 27. Stücke des Verordnungs-Blattes für das k. und k. Heer vom 24. Juli 1891 kundgemacht.

Wien, am 6. October 1893.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Betriebseröffnung der Theilstrecke Wels—Kremsmünster-Stift der Localbahn Wels-Unterrohr.

Am 14. October 1893 wurde die Theilstrecke Wels—Kremsmünster-Stift der Localbahn Wels-Unterrohr dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Dieselbe beginnt am westlichen Ende der Station Wels der Linie Wien—Salzburg der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen: Wels Stadt (Haltestelle), Wels Volksgarten (Haltestelle), Aschet (Haltestelle), Schauersberg (Haltestelle), Steinhaus (Station), Oberhart (Haltestelle), Unterhart (Haltestelle), Sattledt (Station), Sipbach (Haltestelle), Kollendorf (Haltestelle) nach der Station Kremsmünster-Stift.

Hiebei wurden obgenannte Stationen für den Gesammtverkehr, die Haltestellen nur für den Personenverkehr in Benützung genommen.

Der Betrieb auf dieser Localbahn wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt und diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz unterstellt.

Wien, am 15. October 1893.

Internationaler Congress der Strasseneisenbahn-Gesellschaften in Budapest.

(Fortsetzung und Schluss. Vergl. Nr. 117.)

Die am 9. September abgehaltene letzte Sitzung des Congresses leitete als Präsident Dr. Alexander Országh, welcher die Sitzung um 9 Uhr eröffnete.

Auf der Tagesordnung stand zunächst die Discussion über die Frage: „Haben Sie auf dem Gebiete der Billetausgabe und Controle Neues mitzutheilen? Geben Sie die Betriebsnutzlänge und die Anzahl der Wagen- und Zugkilometer an, die ein Controlor im Durchschnitt zu beaufsichtigen hat, und zwar getrennt nach: 1. Streckencontroloren (ständige und fliegende) und 2. Stationscontroloren an den Endpunkten (Stationsmeister, Expeditoren u. s. w.)". Als Referent fungirt Director Röhl (Hamburg).

Redner bemerkte, dass sich auf diesem Gebiete in den letzten Jahren nichts wesentlich Neues ereignet hat. Bemerkenswerth ist nur Eines. In dem Bestreben, die Billete möglichst vollkommen zu gestalten, wurden dieselben oft zu complicirt. Nun aber soll das Billet zwei Anforderungen entsprechen. Einerseits soll es für den Passagier eine klare, deutliche Quittung des gezahlten Betrages sein und auch durch die Farbe seinen Geldwerth angeben, damit eventuell auch die Passagiere einander controliren können, andererseits soll es dem Controlor die Controle ermöglichen, was aber durch die Complication geradezu erschwert wird. Deshalb empfiehlt es sich, die Billetmanipulirung so einfach zu gestalten, wie es sich den örtlichen Verhältnissen entsprechend nur thun lässt. Redner findet die Controle für unbedingt nöthig, doch dürfe hier nie des Guten zu viel gethan werden. Es empfehle sich, neben den ständigen Controloren auch einige fliegende Controlore zu verwenden, damit der Conducteur nie sicher sei, ob er nicht weiter noch einmal controlirt wird.

Die Versammlung zollte den Ausführungen des Referenten Anerkennung und schloss sich nach kurzer Debatte denselben an.

Es folgte nun die Frage: Welche Schmiermittel sind bei den Locomotiven und Wagen in Anwendung gekommen: Welche Erfahrungsresultate sind erzielt und wie hoch stellen sich die Kosten pro Achskilometer?

Das Referat, welches der Director der Haag'schen Tramway-Gesellschaft, Herr Billen, erstatten sollte, übernimmt in dessen Abwesenheit Herr Fischer-Dick (Berlin). Referent concludirt dahin, dass die Differenzen, welche wir zwischen den Kosten für Mineralöl und für consistentes Fett erheben, im Allgemeinen ziemlich unbedeutend sind, und dass keine Veranlassung obwaltet, sich zu Gunsten des einen oder des anderen Systems auszusprechen. Beide ergeben, wenn sie gut angewendet werden, die nämlichen Resultate. — Die Versammlung schliesst sich nach kurzer Debatte den Ausführungen des Referenten an.

Sodann sollte der Präsident des Verwaltungsrathes der „Ferrovia del Ticino", Morgana, über die Frage referiren: Welche sind je nach den Umständen und unter Ausschluss von Concurrenzfällen die Grundlagen der Tarifbildung oder die zur Förderung des Verkehrs zu gewährenden Erleichterungen?

Präsident Dr. Alexander Országh beantragt, mit Rücksicht auf die Abwesenheit des Referenten und die Wichtigkeit dieser Frage, dieselbe auf die Tagesordnung des nächsten Congresses zu stellen. Der Antrag des Präsidenten wird nach kurzer Debatte angenommen.

Es wurde sodann das Budget des Vereines für das nächste Jahr votirt, welches in runden Summen 12.000 Franes Einnahmen und 8000 Francs Ueberschuss aus diesem Jahre, und dem gegenüber 10.000 Francs Ausgaben aufweist, also mit einem Ueberschuss von 10.000 Francs schliesst.

Hierauf beschliesst die Versammlung eine Statuten-Aenderung, wonach verdienstvolle ordentliche Mitglieder, die durch irgend welche Verhältnisse dem Vereine in diesem Sinne nicht mehr angehören können, von der Direction zu Ehrenmitgliedern ernannt werden können, und werden in diesem Sinne der gewesene Director der Hamburger Strassenbahn und das Directionsmitglied des Vereines, Herr Culin, zu Ehrenmitgliedern ernannt.

In die Direction werden zwei der ausgetretenen Mitglieder wiedergewählt; an Stelle des Herrn Culin wird der jetzige Director der Hamburger Strassenbahn, Herr Röhl, gewählt.

Präsident des Vereines, Michelet, beantragt sodann als Versammlungsort für den nächstjährigen Congress Köln zu wählen, da diese Stadt und deren Umgebung ganz besonders zahlreiche interessante Objecte für das Studium der Congress-Theilnehmer bietet, und auch die Stadt selbst in Folge ihrer Entwicklung und der bedeutenden auf das Strassenbahnwesen bezüglichen Industrien sich besonders als Sitz für den Congress eignet.

Die Versammlung beschliesst hierauf einstimmig, für Ende August oder Anfangs September des nächsten Jahres den Congress nach Köln einzuberufen.

Es folgen nun verschiedene Mittheilungen der Mitglieder.

Director Pieper (Hamburg) hält einen kurzen Vortrag über die Verbesserung der Räder, um das Stossen möglichst zu vermeiden.

Hippe (München) und Röhl (Hamburg) theilen ebenfalls ihre Erfahrungen auf diesem Gebiete mit.

Neufeld (Crefeld) weist auf eine neue Erfindung, einen Strassenbahnwagen, in welchem die animalische Betriebskraft durch einen Gasmotor ersetzt ist.

Stössner (Dresden) hat mit diesem Gasmotorwagen Versuche gemacht. Derselbe war ursprünglich sehr complicirt, wurde aber bald bedeutend verbessert und ist es nach vielen langwierigen Versuchen gelungen, endlich vor einigen Wochen einen solchen Gasmotorwagen, gegen den in technischer Beziehung keinerlei Einwand erhoben werden kann, in Betrieb zu setzen. — Die Kosten hängen natürlich in erster Linie von den örtlichen Preisen des Gases ab, und kann hierüber vorläufig noch kein definitives Urtheil abgegeben werden.

Roth (Nürnberg) ist mit dem Gasmotorwagen gefahren, hat aber keinerlei erfreuliche Resultate mitzutheilen; er hält die Erfindung für absolut zukunftslos.

Stössner erklärt demgegenüber, dass es die Pflicht jedes Eisenbahn-Directors ist, neue Erfindungen nicht lächerlich zu machen, sondern dieselben zu unterstützen; er hofft, mit dem Gasmotorenwagen gute Resultate zu erzielen.

Quellmatz (Dresden) tritt ebenfalls für den Gasmotorenwagen ein.

Präsident erklärt die Discussion über diese Frage für geschlossen.

Schröder (Hamburg) macht auf die Wichtigkeit der Kabelbahnen aufmerksam und fordert den Congress auf, sich im nächsten Jahre mit dieser Frage zu beschäftigen.

Ziffer (Wien) ist bereit, beim nächsten Congress über Kabelbahnen einen Vortrag zu halten und wünscht, es möchte im nächsten Jahre überhaupt die Frage, welche Motoren im Strassenbahnverkehre verwendet werden und mit welchem Erfolge, auf die Tagesordnung gestellt werden.

Hiemit ist die Tagesordnung erschöpft. Der Präsident erklärt nun die Sitzung für geschlossen, indem er gleichzeitig der Hoffnung Ausdruck gibt, dass diese Berathungen dem Strassenbahnwesen von Nutzen sein werden. Gleichzeitig dankt er im Namen seiner Mitbürger für die Ehre, die der Congress der Stadt Budapest erwiesen, indem er sie zu seinem diesjährigen Sitze gewählt hat, und wünscht, die Congressmitglieder mögen das beste Andenken von hier mitnehmen.

Es verdolmetschen sodann unter lebhaften Hochrufen Fischer-Dick (Berlin) und Röhl (Hamburg) den Dank der Versammlung für die Herren Dr. Országh, Michelet und Nonnenberg, worauf die Schlussrede des Präsidenten des Congresses folgte, in welcher dieser vornemlich auf die Verhandlungen bezüglich der Einführung des elektrischen Betriebes bei Strassenbahnen reflectirte und in welcher er mit dem ganzen Gewichte seiner fachmännischen Capacität für die gestrige Resolution eintrat.

Der Inhalt dieser von der Versammlung mit Beifall aufgenommenen Rede lautet in seinen Hauptzügen:

„Die Conclusionen, welche durch den General-Secretär Herrn Nonnenberg der Versammlung hinsichtlich der elektrischen Betriebskraft zur Annahme vorgelegt worden sind, haben den Gegenstand langwieriger Debatten in den Directions-Sitzungen gebildet und wurden hiebei die Meinungen verschiedener competenter Herren, welche sich für diese Frage lebhaft interessiren, und welche auch Gelegenheit gehabt haben, den Gegenstand reiflich zu überlegen, in Berücksichtigung gezogen. Deshalb legte ich so grosses Gewicht darauf, dass jene Conclusionen von der Versammlung auch angenommen und nicht neuerdings an irgend eine Commission verwiesen werden, oder gar irgend eine in der Eile hier concipirte Resolution etwa zur Annahme gelangen solle, eine Resolution, deren Ausdrücke und Gedankengang dann wohl keineswegs so reiflich erwogen gewesen wären, wie es die Wichtigkeit dieses Gegenstandes unbedingt erfordert. Die Resolution bestätigt die guten Erfolge, welche man mit der Anwendung der elektrischen Betriebskraft mit continuirlichem Strome erreicht hat. Das ist eine Thatsache, die wir Alle anerkennen, und bei der es gut thut, sie auch den Behörden gegenüber zu bekräftigen, sowie gegenüber jenen Personen, welchen nicht jene Erfahrungen und jene Daten zur Verfügung stehen wie uns. Wir fügen jedoch hinzu, dass wir hinsichtlich der finanziellen Resultate der elektrischen Betriebskraft uns noch keinerlei feste Meinung bilden konnten. — In der That glauben Viele — und ich bin derselben Ansicht — dass die elektrische Betriebskraft keineswegs billiger ist, als die animalische. Wohl bietet die erstere Betriebsart unzweifelhafte Vortheile für die Oeffentlichkeit, zumal hinsichtlich der Schnelligkeit, aber es scheint keineswegs, dass man in der Verminderung der Betriebskosten eine Compensation für die ausserordentlich grossen Installationskosten findet. Wir halten es für nöthig, dieses sowohl dem Publicum, als den Behörden gegenüber wiederholt zu betonen, um gewisse unexacte Meinungen, welche in dieser Hinsicht allgemein im Umlaufe sind, auszumerzen. Die Resolution geht daher selbstverständlich von diesen soeben erwähnten Prämissen aus. Wir fordern deshalb die Gesellschaften auch auf, den Weg des Fortschrittes zu betreten, sich mit der Einführung des elektrischen Betriebes, welche voraussichtlich von der Oeffentlichkeit immer dringender gefordert werden wird, zu beschäftigen, und wir fordern die Behörden auf, diese Verbesserung der Verkehrsmittel auch mit den ihnen zu Gebote stehenden Machtmitteln zu ermöglichen, indem sie günstigere Concessions-Bedingungen, und wo nöthig, auch Concessions-Verlängerung gewähren, damit den neu zu engagirenden Capitalien die Möglichkeit der Amortisation gegeben wird. Ferner mögen die Behörden auch insoweit helfend eingreifen, als sie den elektrischen Betrieb mit Luftleitung gewähren, der sich bei den bestehenden Schienenwegen mit viel geringeren Neukosten anwenden lässt. Es muss vermieden werden, dass die Behörden der Einführung des elektrischen Betriebes sich hindernd entgegenstellen, indem sie von einer falschen Meinung ausgehen hinsichtlich der Vortheile, welche die Tramway-Unternehmungen aus der Neuerung ziehen können. Denn es darf nie vergessen werden, welche ungeheure Kosten und welch grosses Risico die Unternehmungen bei einer eventuellen Umgestaltung des Betriebes übernehmen, während die Oeffentlichkeit vom ersten Tage ab aus derselben einen sicheren Vortheil zieht. Wenn jene Hoffnungen, welche eine Unternehmung eventuell auf die Zukunft setzt, durch eine Concession von zu kurzer Dauer vernichtet werden, wenn die ersten Kosten, welche die Umgestaltung den Unternehmungen auferlegt, nicht auf das möglichste Minimum reducirt werden, wird die elektrische Betriebskraft auf dem europäischen Continent niemals jene Ausdehnung gewinnen, die sie auf einem anderen Continent schon erreicht hat. Dies, meine Herren, ist die Bedeutung unserer Resolution, die, wie wohl Jedermann zugeben wird, in durchaus gemässigten und wohlabgewogenen Ausdrücken gehalten ist. Wir haben, wie ich glaube, mit derselben eine Pflicht erfüllt, indem wir durch dieselbe das Publicum sowohl wie die Behörden, von denen die Ausbreitung der elektrischen Betriebskraft abhängt, über den jetzigen Stand dieser Frage in klarer Weise informiren."

Nach Schluss der Sitzung begab sich die ganze Gesellschaft in den Betriebsbahnhof der elektrischen Bahn in der Arenastrasse. Dort wurde den Gästen eine neue Schutzvorrichtung vorgeführt, deren Vorzüglichkeit allseitig gerechtes Erstaunen hervorrief. Ebensolche Würdigung fand die musterhafte Einrichtung der Remisen und Maschinenhalle.

Schliesslich wurde dort eine mit der Steigung von 1 : 10 errichtete elektrisch betriebene Versuchsstrecke in Augenschein genommen, deren Anlage und Betrieb die allgemeine Anerkennung der Versammlung fand.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Böhmische Westbahn. (Flügelbahn Chrast—Radnitz: Bauconsens-Ertheilung für die Strecke Oberstupno—Radnitz.) Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 13. Juni durchgeführten politischen Begehung für die Fortsetzungsstrecke Oberstupno—Radnitz der Flügelbahn Chrast—Radnitz im Sinne der Commissionsanträge den Bauconsens ertheilt.

[18. Juli, Z. 34.711.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Linie Kralup—Neratovic: Stockgeleise in der Station Klomin: In der Station Klomin wird zu Zwecken der Rübenverladung ein neues Stockgeleise hergestellt. [15. September, Z. 48.956.]

— (Linie Bodenbach—Böhm.-Leipa: Herstellung eines Kohlenschuppens in Tetschen.) Am Elbe-Landungsplatze in der Station Tetschen wird für Zwecke der Maria Schantze ein Kohlenschuppen errichtet.

[21. September, Z. 49.597.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Vlarapass: Erweiterungsbauten in der Station Ungar.-Ostra.) Mit Rücksicht auf den zunehmenden Güterverkehr wird in der Station Ungar.-Ostra die Geleiseanlage und die Manipulationsanlage vergrössert.

[14. September, Z. 44.904.]

— (Herstellung eines Inundations-Objectes.) Für die in km 82·815 der Strecke Bisenz—Kunowitz einzubauende 30 m weite Inundationsbrücke, unter gleichzeitiger Auflassung eines dortselbst bestehenden 2 m weiten Objectes, wurde der Bauconsens ertheilt. [17. September, Z. 49.147.]

— Linie Chotzen—Leitomischl: Erweiterung der Loucna-Inundationsbrücke.) Auf Grund des Ergebnisses der am 19. August durchgeführten politischen Begehung wurde für die beantragte Erweiterung der Loucna-Inundationsbrücke in km 15·5/6 der Localbahn Chotzen-Leitomischl der Bauconsens ertheilt. [18. September, Z. 49.242.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Schleppbahn zur Dašicer Zuckerfabrik.) Das Project für die Erbauung eines 0·6 m weiten gedeckten Objectes in km 1·631 der zur Dašicer Zuckerfabrik führenden Schleppbahn wurde zur Ausführung genehmigt. [23. September, Z. 50.061.]

— Einführung der elektrischen Beleuchtung am Bahnhofe in Wien.) Das Project für die Herstellung einer vollständigen elektrischen Beleuchtung im Anfnahmsgebäude des Bahnhofes im Wien wurde zur Ausführung genehmigt.

[20. September, Z. 41.838.]

— (Umladeperron-Verlängerung und Herstellung eines Nebengebäudes in Chotzen.) In der Station Chotzen wird in Folge des gesteigerten Verkehres der Umladeperron verlängert und in dessen Nähe ein Nebengebäude hergestellt.

[19. September, Z. 47.198.]

— (Führung eines Canals durch den Viaduct über den Eulenbach.) Das Project für die Durchführung des Hauptcanals aus der Stadtgemeinde Bodenbach durch die südliche Durchfahrt des Viaductes über den Eulenbach in km 539·4/5 obiger Linie wurde zur Ausführung genehmigt.

[22. September, Z. 48.257.]

— (Linie Böhm.-Trübau—Olmütz: Brückenverstärkung nächst Triebitz.) Die Bahnüberbrückung in km 7·972 nächst der Station Triebitz wird entsprechend verstärkt.

[30. August, Z. 41.726.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Localbahn Kolomea—Słoboda rungurska: Verkehrsunterbrechung in Folge einer Brücken-Reconstruction.) Anlässlich der Reconstruction der zwischen den Haltestellen Bad Pruth und Wierbiąż niżny gelegenen Pruthbrücke wird in nächster Zeit ein Umsteigen der Reisenden bei den gemischten Zügen Nr. 2351, 2354 und 2356 stattfinden. Das Reisegepäck wird an der Unterbrechungsstelle übertragen werden. Für die Dauer der Unterbrechung wird die Fahrordnung der genannten Züge in der Strecke Wierbiąż niżny—Sopów dahin abgeändert, dass Zug Nr. 2351 von Wierhiąż niżny um 6 U. 50 M. abgeht und in Sopów um 6 U. 55 M. eintrifft, während die Gegenzüge 2354 und 2356 um 9 U. 20 M., bezw. 3 U., von Sopów abgehen und um 9 U. 25 M., bezw. 3 U. 5 M., in Wierbiąż niżny eintreffen. Die Tage, an welchen die obige Aenderung stattfindet, werden sowohl in der Stadt Kolomea als auch in allen Stationen der Localbahn Kolomea—Słoboda rungurska besonders kundgemacht werden. [Z. 54.558.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Ausrüstung der in der Strecke Neusiedl—Laa verkehrenden Züge mit mobilen Telephon-Einrichtungen nach System Gattinger.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird mit Rücksicht auf die grosse Entfernung der beiden Stationen Neusiedl und Laa von einander alle in dieser Strecke verkehrenden Züge versuchsweise mit einer mobilen Telephon-Einrichtung nach System Gattinger ausrüsten lassen. In der Station Neusiedl gelangt ein stabiler Telephon-Apparat zur Aufstellung, welcher in die als Sprechleitung in Verwendung gelangende Glockenschlagwerks-Leitung eingeschaltet wird. Die mobilen Telephoneinrichtungen haben den Zweck, bei einer Störung im Verkehre eines Zuges (Schneeverwehung, Untauglichwerden der Locomotive etc.) unter Benützung der Glockenschlagwerks-Leitung in kürzester Zeit eine mündliche Verständigung der Zugbegleiter anf der Strecke mit der Station Neusiedl ermöglichen zu können. Zu dieser telephonischen Correspondenz sind in der Station Neusiedl nur der Stations-Vorstand und der diensthabende Verkehrsbeamte berechtigt. Die den Telegraphendienst besorgenden Organe dürfen blos Meldungen am Telephon-Apparate entgegennehmen, um dieselben den diensthuenden Verkehrsbeamten zuzustellen. Auf der Strecke darf der Zugführer, bezw. ein mit der Manipulation vertrauter Zugbegleiter, eventuell der eine Hilfsmaschine begleitende Beamte von dem beim Zuge befindlichen mobilen Telephon Gebrauch machen. Die k. k. General-Inspection hat den diesbezüglichen Bericht der Bahnverwaltung zur Kenntniss genommen und unter Einem die Special-Instruction für die Benützung der mobilen Telephon-Einrichtung bei den in der Strecke Neusiedl—Laa verkehrenden Zügen genehmigt.

[3. October, G.-I.-Z. 17.334.]

Neutitscheiner Localbahn. (Ausschliessung der Beförderung explosiver Güter.) Das Handelsministerium hat die Ausschliessung explosiver Güter von der Beförderung auf der Neutitscheiner Localbahn bis auf Weiteres gestattet.

[Z. 48.590.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 14. September 1893, Z. 58.274/III, dem Grafen Stefan Keglevich, der Berliner Bauunternehmungsfirma Soenderop & Comp. und dem Budapester Civilingenieur Michael Polatschek als Concessionären der Zsitvathalbahn, d. i. der projectirten Linie Nagy-Surány—Verebely—Aranyos-Maróth (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73), für die nach Ausbau der erstgenannten Linie von deren Endstation Aranyos-Maróth als normalspurige Localbahn auszuführende Fortsetzung derselben über die Gemarkung der Gemeinde Kis-Tapolcsány bis Keresztur, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 14. September 1893, Z. 59.829, dem Franz Lovassy, dem Koloman Markovits und dem Koloman Tisza jun. für eine von Okány (Comitat Bihar) ausgehende, in die Station Vesztö (Comitat Bekés) der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Gyoma einmündende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 14. September 1893, Z. 62.053, dem Geheimen Rathe Grafen Andreas Zichy für eine von der Station Angyalföld der linksuferseitigen Budapester Ringbahn abzweigende und diese nach Ueberbrückung der Donau über Solymar, Vörösvár, Pilis-Csaba, Léanyvár und die Gemarkung der Gemeinde Dorogh in der Station Tokod, eventuell Kenyérmezö mit der Linie Esztergom (Gran)—Almás-Füzitö verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 14. September 1893, Z. 63.946/III, dem k. und k. Kämmerer Johann Kazy, Obergespan des Comitates Barcs und Vorstand des Barser Eisenbahn-Executiv-Comités für eine von der Station Alsó-Várad (nächst Léva) der Linie Esztergom-Nána (Gran-Nána)—Csata—Léva der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Besse in der zukünftigen Station Zsitva-Födémes mit der projectirten Zsitvathalbahn, d. i. der Linie Nagy-Surány—Verebely—Aranyos-Maróth (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73) nach deren Ausbau verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes über die projectrte Eisenhahn Budapest—Dorogh—Esztergom [Gran].) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 119 vom 4. October und dessen darauffolgende Nummern verlautbaren den Wortlaut des vom kgl. ungarischen Handels-

minister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes, den Ausbau der projectirten Eisenbahn Budapest—Dorogh—Esztergom (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 79) betreffend. Die projectirte Linie, deren Concessionswerber der Geheime Rath Graf Ferdinand Zichy ist, wird von der Station Angyalföld (Engelsfeld) der rechtsuferseitigen Section der Budapester Ringbahn (V. Stadtbezirk, Leopoldstadt) ausgehen und mit Ueberbrückung der Donau nächst der Bäreninsel, oberhalb der Margaretheninsel, zwischen Ujpest und O-Buda (Neupest und Altofen), mit Berührung des römischen Bades „Aquineum", Pilis-Csaba, der Tokóder und Dorogher Kohlenreviere bis zur Endstation Esztergom (Gran) der Localbahn Esztergom—Almás-Füzitö führen, durch deren Vermittlung sie in der Station Almás-Füzitö (zwischen Uj-Szöny und Tata-Tóváros) Anschluss an die Linie Budapest—Bruck a/L. (—Wien) erhält und somit die kürzeste Verbindung zwischen Budapest und Wien bilden wird. Des Ferneren wird beabsichtigt, die Personenzüge von deren Einmündungsstation O-Buda in die rechtsuferseitige Section der Budapester Ringbahn aus, längs dem rechten Donauufer über die Geleise der Strassenbahn-Gesellschaft bis zum rechtsseitigen Brückenkopf der Kettenbrücke verkehren zu lassen und derart zwei Einmündungen in den Bereich Budapests zu schaffen. Das gesammte Baucapital dieser Linie ist mit 6,250.000 fl. bemessen, zu welchen der Staat einen Beitrag von 1,200.000 fl. zu leisten sich verpflichtet. Als Stationen sind in Aussicht genommen:

1. Der entsprechend zu erweiternde Bahnhof der Station Angyalföld der rechtsuferseitigen Section der Budapester Ringbahn;
2. die Station O-Buda (Altofen), rechtes Donauufer;
3. Borosjenö als Halte- und Verladestelle für Wagenladungsgüter;
4. Solymár, zugleich Wasserstation;
5. Vörösvár;
6. Pilis-Csaba, auch Station des stehenden Uebungslagers;
7. Léanyvár, zugleich Wasserstation;
8. Dorogh, Abzweigestation für zu erbauende Industriebahnen zu den Kohlenrevieren;
9. Esztergom, Endstation, welche als gemeinschaftliche Station der Linie Esztergom—Almás-Füzitö entsprechend zu erweitern ist.

Bei diesem Anlasse ist zu bemerken, dass die Budapester hauptstädtische Communalverwaltung seinerzeit die Bitte an den Handelsminister richtete, der Staat möge die Finanzirung und den Ausbau der Linie Budapest—Esztergom in eigene Regie übernehmen, wogegen sich jedoch der Minister mit der Bemerkung aussprach, dass der Staat derzeit nicht in der Lage sei, diese Last zu übernehmen, daher sich die Commune wegen Zeichnung von Stammactien an das Consortium Graf Zichy wenden möge.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes über die Békes-Csanáder Eisenbahn.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Legislative den Gesetzentwurf, die vorbehaltlich der verfassungsmässigen Sanction im eigenen Wirkungskreise bereits concessionirte Békes-Csanáder Eisenbahn, d. i. der Linie Szarvas—Orosbáza—Mezöhegyes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 80), betreffend, zur Genehmigung vorgelegt. Concessionäre dieser Bahn sind die Berliner Firma Soenderop & Comp. im Vereine mit dem Budapester Civilingenieur Michael Polatschek.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes für die projectirte Localbahn Balaton-Szent-György—Somogy-Szobb.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Legislative den Gesetzentwurf für die im Sinne der diesbezüglichen Normen und vorbehaltlich der verfassungsmässigen Genehmigung bereits im eigenen Wirkungskreise concessionirte, im Bereiche des Comitates Somogy zu erbauende Localbahn Balaton-Szent-György—Somogy-Szobb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 86) vorgelegt. Concessionäre dieser Linie sind die Grafen Julius Széchényi und Emerich Hunyady.

Projectirte Strasseneisenbahn vom II. Budapester Stadtbezirke nach Maria-Remete. (Ertheilung der Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Budapester hauptstädtische Municipalbehörde davon verständigt, dass er dem Gustav Emich und Consorten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine vom II. Stadtbezirke Budapests (Taban), und zwar vom Donauufer ausgehende, durch die Christinenstadt mit Berührung des Vorortes „Stadt-Mayerhof" und weiterhin über Leopoldifeld bis zur Sommerfrische Maria-Remete führende normalspurige Strasseneisenbahn mit Locomotivbetrieb ertheilte.

Ausland.

Preussen. (Einnahmen der Staatseisenbahnen.) In den Monaten Jänner bis August 1893 wurden nach der „Z. d. V. D. E.-V." im Vergleiche zum Vorjahre von den Preuss. Staatseisenbahnen vereinahmt:

im Monat	für Personen Mk.	gegen 1892 Mk.	für Güter Mk.	gegen 1892 Mk.
Jänner	13,427.297	— 409.089	49.290.264	+ 3,759.813
Februar	13,116.152	— 388.127	50,303.001	+ 3,052.246
März	16,988 879	+ 1,386.783	54,971.949	+ 2,844.151
April	21,483.282	+ 609.935	50,286.326	+ 1,484.734
Mai	24,242.290	+ 4,834.472	51,323.293	+ 2,275.029
Juni	21,584.479	— 3,531·003	49,846.455	+ 2,666.803
Juli	·27,622.784	— 188.135	52,369.308	+ 1,715.024
August	25,741.123	+ 879.877	56.979.170	+ 4,210.221

	insgesammt Mk.	gegen 1892 Mk.		insgesammt Mk.	gegen 1892 Mk.
Jänner	66,782.790	+ 3,372.520	Mai	79,352.727	+ 7.210.479
Februar	67,383.620	+ 2,797.704	Juni	75,238.541	— 799.429
März	80.133.862	+ 2,973.841	Juli	84,027.833	+ 1,561.440
April	75.514.616	+ 2,179.760	August	86,792.137	+ 5,316.474

Betriebslänge im August 25.670 km (gegen 1892 + 242 km).

Einnahme im August für das Kilometer 3381 Mk. (gegen 1892 + 177 Mk.).

Die ersten fünf Monate des Etatsjahres 1893/94 erbrachten: für Personen 120,771.329 Mk. (gegen 1892 + 2,321.233 Mk.), für Güter 262,171.765 (+ 13,279.997) Mk., für Extraordinarien 19,458.159 (+ 518.410) Mk., zusammen 402,401.253 (+ 16,119.640) Mark oder für das Kilometer 15.690 (+ 430) Mk.

— (Abkürzung der lagergeldfreien Zeit für Stückgüter auf dem Bahnhofe Saarbrücken.) Die lagergeldfreie Zeit für Stückgüter auf dem Bahnhofe Saarbrücken im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Cöln (linksrheinische) wurde ab 15. October bis auf Weiteres auf 6 Stunden abgekürzt.

— (Stationsnamen-Aenderung.) Der an der Bahnstrecke Wengerohr—Cues—Berncastel im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Cöln (linksrheinische) gelegene Haltepunk Cues-Berncastel II hat die Bezeichnung „Cues-Dorf erhalten.

Mecklenburg. (Verstaatlichung der Mecklenburgischen Südbahn.) In der Sitzung des Aufsichtsrathes erfolgte zwischen den Vertretern der grossherzogl. Mecklenburgischen Regierung und jenen der Mecklenburgischen Südbahn der Abschluss und die Unterzeichnung des von der General-Versammlung der Actionäre am 9. September genehmigten Verstaatlichungs-Antrages, so dass nur noch die Genehmigung des Landtages des Grossherzogthumes aussteht.

Bayern. (Budget der Staatseisenbahnen für die Finanzperiode 1894/95.) In dem Budget, welches den Kammern am 28. September für die 22. Finanzperiode 1894/95 zugegangen ist, werden die Einnahmen der Staatseisenbahnen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre mit 33,646.700 Mk. (gegen die 21. Finanzperiode um 1,683.600 Mk. mehr), die Einnahmen aus dem Güterverkehre mit 77,362.400 Mk. (mehr 5,588.600 Mk.), und die Gesammteinnahmen mit 117,994.006 Mk. (mehr 7,811.380 Mark) präliminirt; die Betriebsausgaben werden mit 80,439.506 Mk. (mehr 7,779.261 Mk.) veranschlagt.

— (Landtagsvorlagen für Eisenbahnzwecke.) Dem bayerischen Landtage sind Creditvorlagen zugekommen, in welchen u. A. für Doppelgeleise und Betriebsmaterial 30.838.000 Mark, und für Eisenbahnbauten u. s. w. 11,077.000 Mk. beansprucht werden.

Italien. (Eisenbahn Aulla-Lucca.) Die staatstechnische Direction für die Eisenbahn Aulla-Lucca hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten die definitiven Projecte für nachstehende Strecken dieser Linie zur Genehmignng vorgelegt: Castelnuovo di Carfagnana—Piazza al Sorchio, Piazza al Sorchio—Minucciano und Minucciano—Molino di Aiola. Mit dieser Vorlage sind die Studien über das Project der ganzen Linie abgeschlossen.

— (Verbindung der Liguro-Toscanischen und Parmesischen Eisenbahnen mit dem Hafen Spezia.) Die Municipal-Verwaltung von Spezia hat aus eigener Initiative dem Ingenieur Cavaliere Agostino Giuliani mit der Aufstellung

eines Projectes für die Verbindung der Liguro-Toscanischen und Parmesischen Eisenbahnen mit dem Hafen von Spezia betraut. Dieses Project wurde nach erfolgter Genehmigung Seitens der Communalbehörde dem Minister für öffentliche Arbeiten vorgelegt und gleichzeitig um die Concession zum Betriebe und eine Subvention angesucht. Die Ausführung des Projectes wird mit einer Auslage von 1,200.000 L. verbunden sein.

— (Fahrbillets von Turin zum Lago Maggiore.) Die Schiffahrts-Unternehmung auf dem Lago Maggiore hat einen Antrag der Mittelmeerbahn, betreffend die Einführung von Fahrbillets von Turin zum Lago Maggiore, angenommen. Die Preise sind: 1. Von Porta nuova: I. Classe 30·85 L., II. Classe 22·55 L.; 2. Von Porta Susa: I. Classe 22·90 L., II. Classe 21·90 L.

— (Betriebsübergabe der Strecken Orta—Domodossola der Linie Gozzano—Domodossola und Pontremoli—Filattiera der Linie Parma—Spezia.) Das Obere Comité der Eisenbahnen hat die Uebergabe des Betriebes der Strecken Orta—Domodossola der Linie Gozzano—Domodossola und Pontremoli—Filattiera der Linie Parma—Spezia an die Mittelmeerbahn genehmigt.

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn im Monate Juli.) Während des Monates Juli erzielte die Mittelmeerbahn eine Gesammteinnahme von 9,907.710 L., von welchen 9,499.592·70 L. auf das Haupt- und 408.117·30 L. auf das Secundärnetz entfallen. Am Ende desselben Monats betrug die Länge des Gesammtnetzes 5168 km, wovon 4190 km auf das Hauptnetz und 978 km auf das Secundärnetz kommen.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn im Monate Juli.) Die Einnahmen des Adriatischen Netzes betrugen im Monate Juli 8,472.570·36 L., von welchen 7,961·302·33 Lire auf das Hauptnetz und 511.268·03 L. auf das Secundärnetz entfallen. Zu diesem Zeitpunkte war das ganze Netz 5456 km lang.

Frankreich. (Geldmittel für Ergänzungsbauten der Eisenbahnen im Jahre 1894.) Mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten können die Eisenbahn-Gesellschaften zur Ausführung von Ergänzungsbauten ausschliesslich des Pahrparkes im Jahre 1894 eine Summe von 55,000.000 Francs der Anlagekostenrechnung zuschreiben; von dieser Summe entfallen 15,000.000 Frcs. auf die Nordbahn, 11,000.000 Francs auf die Ostbahn, 7,000.000 Frcs. auf die Westbahn, 10,000.000 Frcs. auf die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, 7,300.000 Francs auf die Orléansbahn, 4,500.000 Frcs. auf die Südbahn und 200.000 Frcs. auf die Grosse Gürtelbahn. Bezüglich der Ergänzungsbauten, welche ältere Werke ersetzen, darf nur der Mehrwerth des Neubaues den Anlagekosten zugeschrieben werden. Auf Grund des Gesetzes vom 11. Juni 1880 darf der Minister der öffentlichen Arbeiten während des Jahres 1894 bezüglich der Localbahnen höchstens die Verpflichtung zu einer jährlichen Gesammtbeihilfe von 800.000 Frcs. und bezüglich der Strassenbahnen höchstens die Verpflichtung zu einer jährlichen Gesammtbeihilfe von 600.000 Frcs. übernehmen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Russland. (Eisenbahn nach Eupatoria.) Das „Verordnungsblatt des Ministeriums der Verkehrsanstalten" veröffentlicht das nunmehr Allerhöchst bestätigte Statut der Gesellschaft der Eisenbahn nach Eupatoria. Die Concession ist den französischen Unterthanen Graf von Mar de Trehon und Carl Marten ertheilt worden. Die Bahn zweigt von der Station Bijuk-Oular der Losowo-Sewastopol-Bahn ab und hat die Bestimmung, eine Verbindung mit dem Hafen von Eupatoria herzustellen, ausserdem hat die Gesellschaft die Verpflichtung übernommen, den Hafen von Eupatoria mit allen erforderlichen Baulichkeiten für Handelszwecke auszurüsten. Das Capital zum Bau der Bahn und des Hafens hat keinerlei staatliche Garantie erhalten. Nach 20 Jahren hat die Staatsregierung jederzeit das Ankaufsrecht und nach 99 Jahren vom Tage der Bestätigung der Statuten fällt die Bahn sammt den Hafenanlagen frei in den Besitz des Staates.

Schiffahrt.

Canal von Dortmund nach den Emshäfen. (Stand der Arbeiten.) Ueber den Stand der Arbeiten berichtet die „Z. d. V. D. E.-V.", dass von den 202 km Canalstrecke, welche für den Grunderwerb in Frage kommen, zur Zeit 143 km erworben sind; mit 771 Grundeigenthümern kam eine gütliche Einigung zustande, während gegen 63 Eigenthümer die Entschädigung im Enteignungsverfahren festgestellt werden musste. Der bei Weitem erheblichste Theil der bisher festgesetzten Entschädigungskosten ist bereits ausgezahlt; dafür sind bis jetzt 3,120.369 Mk. verausgabt worden. Von der gesammten Bausumme von 69,450.000 Mk. (einschl. der für die Erweiterung der Canalabmessungen in Aussicht genommenen Mehrkosten von 4,770.000 Mk.) wurden bis zum 1. Juli annähernd 9,800.000 verausgabt.

England. (Neues Licht.) In neuester Zeit ist es der Technik gelungen, einen Beleuchtungsapparat herzustellen, dessen kleine Flamme die gewaltige Leuchtkraft von 40.000 Kerzen besitzt. Der Apparat hat nur eine Höhe von 2·0 m bei einem Durchmesser von etwa 1·0 m. Er enthält in seinem Innern ein Gebläse, das Benzin dadurch in Gasform überführt, dass es durch stark mit dieser Flüssigkeit getränkten Bimsstein Luft hindurchtreibt. Sodann wird das Benzingas durch feines Magnesiumpulver geleitet und gelangt, mit diesem geschwängert, in ein Rohr, in dem es nach oben strömt und an der Spitze des Rohres in einer kleinen Flamme verbrennt. Gegen die Einflüsse von Wind und Wetter ist die Flamme durch eine Glashülle geschützt. Im Uebrigen erfolgt die Vergasung und Verbrennung unter Controle eines Glockenwerkes. Der Verbrauch an Magnesiumpulver ist nur gering und beziffert sich je nach der erforderlichen Leuchtkraft auf 14·4 bis 36 Gramm per Stunde. — Der Apparat bedarf weder besonderer Vorrichtungen für Verdichtung des Lichtes, noch eines Reflectors bei eintretendem Nebel. Selbstverständlich wird durch Anwendung von Linsen die Leuchtkraft des Apparates noch wesentlich erhöht. — Dieses neue Licht ist zur Beleuchtung der Küste von Folkestone in Aussicht genommen. [„Zeitschrift für Elektrotechnik."]

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind die Strecken Neustadt a. d. Saale-Königshofen im Grabfeld, 23·25 km (kgl. Bayer. Staatseisenbahnen), Schönholz-Velten, 25·37 km (kgl. Eisenbahndirection Berlin) und Ottmachau-Landesgrenze bei Heinersdorf, 13·9 km (kgl. Eisenbahndirection Breslau) u. zw. Letztere vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXVI. Stückes.) Das am 6. October herausgegebene CXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2329: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 30. September 1893, Z. 16.944, betreffend die Beibringung von Viehpässen für die aus Galizien in die Bukowina einzuführenden Pferde.

— (Inhalt des CXXVII. Stückes.) Das am 9. October herausgegebene CXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2330: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 1. October 1893, Z. 34.833, betreffend die Wiedergestattung der allgemeinen Ein- und Ausladung von Rindern in den Stationen Bojkowitz, Hradek-Slawitschin, Bohuslawitz a. V. und Bilnitz-Brumow.

Nr. 2331: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 3. October 1893, Z. 97.352/I, betreffend die Eröffnung einer Viehaustritt-Station in Bosnisch-Rača.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 11. October d. J. dem Betriebsdirector-Stellvertreter der Oesterr. Staatsbahnen, Oberinspector Franz Swoboda in Wien anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen verdienstlichen Berufswirksamkeit taxfrei den Titel eines Baurathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. (Verkehr mit Ungarn.)

Druckfehler-Berichtigungen.

Im Tarif Theil II, Heft 3 vom 15. October 1893 sind auf Seite 26 im Verzeichnisse der Ausnahmetarife die Seitenzahlen unrichtig angegeben und wird entsprechende Berichtigung mittelst Tarifnachtrages erfolgen.

Im gleichen Tarifhefte sind auf Seite 41 im Ausnahmetarif Nr. 5 (A Hohlglaswaaren aller Art, B Hohlglaswaaren, ordinäre etc. etc.), die Zuschläge für Altona und Lübeck in unrichtige Spalten eingesetzt worden.

Dieselben haben in der Spalte „Hamburg B; Altona*, Lübeck** " zu erscheinen u. zw.:

* Zuschlag für Altona a 4, b 3,
** „ „ Lübeck a 3, b 2.

Wien, am 15. October 1893. [874]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Bayerischer Personenverkehr.

I. Nachtrag hiezu.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1893 gelangt ein I. Nachtrag zum Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Ostdeutschen Stationen und Oesterreichischen und Bayerischen Stationen über Sächsische Staatsbahnen vom 1. Juni 1893 zur Einführung.

Derselbe enthält Modificationen der allgemeinen Bestimmungen zu § 11 und 30 des Vereins-Betriebs-Reglements.

Wien, am 14. October 1893. [875]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife Nr. IV.

Mit 1. November 1893 tritt zum Ausnahmetarife Nr. IV des Combinirten Schiffs- und Bahnverkehres, giltig vom 1. August 1892, der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Vorwort.
2. Abänderungen der besonderen Bestimmungen.
3. Reexpeditions-Tabelle.
4. Abgeänderte Frachtsätze.
5. Neue Frachtsätze.
6. Inkraftsetzung der Frachtsätze für Wien-Praterquai.
7. Abänderung von Stationsnamen.
8. Berichtigung.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den betheiligten Verwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 10 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 16. October 1893. [876]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Nachtrag I zu dem vom 1. Mai 1891 giltigen Betriebs-Reglement.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1893 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. Mai 1891 in Kraft stehenden Betriebs-Reglement für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei zur Einführung.

Derselbe enthält eine neue Fassung des § 48 und Abänderungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 17. October 1893. [877]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde. bezw. Liebau etc., Tarif vom 1. Jänner 1892.

Einführung eines Nachtrages I.

Mit 1. November 1893 tritt zum rubricirten Tarife ein Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Anderweitige Bestimmungen an Stelle der im Haupttarife auf Seite 3—4 befindlichen.
2. Anderweitige Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze des Theiles II.
3. Einbeziehung der Station Častolowitz der Oe.N.W.B. in den Tarif.
4. Ergänzungen und Berichtigungen.

Dieser Nachtrag ist bei der unterzeichneten Direction und durch die betheiligten Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 10. October 1893. [878]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung directer Fahrkarten.

Ab 1. November 1893 gelangen in den nachfolgenden Relationen zu den untenangegebenen Preisen directe einfache Fahrkarten für Personenzüge über Aussig-Komotau zur Ausgabe:

Von Leitmeritz-Stadt nach oder umgekehrt

		I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Carlsbad	fl.	5.64	3.77	1.89
Franzensbad	„	7.48	4.99	2.50
Eger	„	7.48	4.99	2.50
Kaaden-Brunnersdorf . . .	„	4.27	2.85	1.43
Schlackenwerth *)	„	5.18	3.46	1.73

*) Fahrkarten von Schlackenwerth nach Leitmeritz-Stadt werden erst im Bedürfnissfalle ausgegeben.

Wien, am 15. October 1893. [879]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung einen neuen Tarifheftes.

Mit 1. November 1893 tritt im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande ein neues Tarifheft unter dem Titel:

„Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen"

in Kraft, wodurch gleichzeitig das gleichnamige Tarifheft, giltig vom 1. Jänner 1893 sammt Nachtrag I ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Exemplare dieses neuen Tarifheftes, welches directe Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen enthält, sind bei den Verbands-Verwaltungen und am Wiener Südbahnhofe (Cassa V) um den Preis von 20 Heller für das Stück käuflich zu beziehen.

Wien, den 12. October 1893. [880]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch - Niederländischer Eisenbahn - Verband. (Gemeinsamer Nachtrag zu den Tarifheften 1—5.) Im Deutsch - Niederländischen Eisenbahn - Verbande tritt am 15. October 1893 zu den Heften 1 bis 5 des Gütertarifs ein gemeinsamer Nachtrag in Kraft, enthaltend einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Futtermitteln im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover und Magdeburg, der Oldenburgischen und Sächsischen Staatseisenbahnen, der Warstein-Lippstadter, Lübeck-Büchener, Paulinenaue-Neu-Ruppiner, Altdamm-Kolberger, Saal- und Weimar-Geraer Eisenbahn, sowie der Station Reichenberg der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und den niederländischen Hafenstationen Amsterdam, Dordrecht, Rotterdam, Middelburg, Vlissingen und Hoek van Holland andererseits.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. October sind der Nachtrag VII zum gemeinschaftlichen Tarifhefte die Nachträge VI zu den Heften 1—3, ferner der Nachtrag IX zum Ausnahmetarif für Holz zur Einführung gekommen, enthaltend unter Anderen Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Bayer. und rheinisch-westphälische etc. Stationen, sowie sonstige Tarif-Ergänzungen und Aenderungen. Soweit Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben die Letzteren noch bis zum 15. November 1893 in Geltung. Die in den Nachträgen enthaltenen Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Eger, Hof, Franzenzbad, Lichtenfels, Meiningen und Gemünden gelten gleichmässig auch für die betreffenden Stationen der Sächs. Staatsbahn, der Werra - Bahn und des Eisenbahn - Directionsbezirks Frankfurt a/M., soweit für dieselben schon directe Frachtsätze bestehen.

Coaks-Verkehr von Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Berlin. (Refactiesätze nach Sosnowice transito.) Für Coakssendungen in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg von der Glückhilf- und Friedenshoffnunggrube nach Sosnowice transito kommen im Rückvergütungswege unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs mit sofortiger Giltigkeit folgende ermässigte Frachtsätze zur Einführung:

von Friedenshoffnunggrube,	unterer	Anschluss	0·437 Mk.
„ „	oberer	„	0·436 „
„ Glückhilfgrube,	unterer	„	0·436 „

für 100 kg. Bei Gestellung von Wagen von 15 t und mehr Ladegewicht wird die Fracht mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen berechnet.

Württembergischer Localgütertarif. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. October an ist der Nachtrag II zum Localgütertarife zur Einführung gelangt. Derselbe enthält unter Aufhebung der Frachtsätze für die Stationen der Theilstrecke Reutlingen—Honau den Tarif für die Nebenbahn Reutlingen-Münsingen.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Fabrikslager: **Hernals, Karlsg. 19.** | Die Parquetten-, Friesbrettel- und Fussboden-Fabrik von | Comptoir und Niederlage: **Gumpendorferstr. Nr. 58 a**
G. DOLLINAR, WIEN
empfiehlt ihr grosses Waarenlager von **fertigen Parquetten** in grosser Auswahl an Mustern, und zwar **fournirt** und **massiv**, sowie von **eichenen amerikanischen Friesbretteln** in beliebigen Dimensionen. Dann weiche Lärchen- und Bucben-Schiffböden unter Garantie für Trockenheit wie auch solider Ausführung. **Nach Wunsch wird von uns sowohl in Loco, wie auch in der Provinz die Fussbodenlegung zu billigen Preisen übernommen.**
Preiscourants und Musterkarten gratis. (330)

Maschinen- & Waggon-Fabriks-
Actien-Gesellschaft
in
SIMMERING BEI WIEN
vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831
liefert:
Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,
Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,
Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,
Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,
Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (335)
Patronen und Geschosse.

Frostsichere Cemente.
Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig und allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.
A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**
B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**
Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.
Heinrich Hausleitner
k. k. priv. Cementfabrik (378)
Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1887	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser a) verpackt in Kisten, Rahmen, Verschlägen oder Harassen b) lose, verladen	Hawran	Paris (Douane und Reuilly)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000, bezw. 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Vom 1. November 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Verschieden	Verschieden	Zugestandener Frachtsatz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg: a) 72·75; b) 72·20 Zugestandener Frachtsatz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg: a) 65·00; b) 65·00 Kilogramm Francs Gold für 1000 kg Ausserdem wird eine Einschreibgebühr von 10 Centimes pro Sendung zu Gunsten der Französischen Ostbahn erhoben		Im Kartirungswege		
1888	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Salz der Position S 5 des Tarif-Theiles I, von Hall in Tirol provenirend	Innsbruck	Bregenz	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres längstens bis Ende December 1894	Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen	79 kr.	76 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
1889	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (exclus. Rohzucker)	Sohönpriesen Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)	Wien Donaunaibahnhof (k.k.St.B.) Wien (Donau-Uferbahnhof) trs. (K.F.N.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Theil II — Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1890	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 92 92		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen
1890	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe und Rübenschnitte	Landskron L.B. Sichelsdorf oder vice versa	Dašic	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Mai 1894	Localtarif	kr. 24·9 21·3	kr. 20·9 18·6	kr. 4·0 2·7	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Für den Bedarf des Jahres 1894 gelangen nachstehend angeführte **Eisen-Oberbaumaterialien** im Offertwege zur Vergebung, und zwar:

Post-Nr.	Bezeichnung des Materiales	Maassgattung	Beizustellen für Bahnerhaltungszwecke franco Waggon einer Station: des westl. Netzes der k. k. Staatsbahnen	der k. k. Staatsbahnen in Galizien	der Mährischen Grenzbahn	Beizustellen für die Baustrecke Stanislau-Woronienka franco Waggon einer Station der k. k. St. B. in Galizien	Zusammen
1	Laschenschrauben des System X/XI	Tonnen	65·5	35·4	1·3	33·6	135·8
2	Laschenschrauben des System XXV (Arlberg)	„	3·2	—	—	—	3·2
3	„ „ „ XXIII (L. Cz. J. B.)	„	—	4·1	—	—	4·1
4	Schraubennägel (Tyrefonds) des System X/XI	„	163·9	100·6	6·8	105·5	376·8
5	„ „ „ „ XXIII	„	—	1·9	—	—	1·9
6	Hakennägel des System X/XI	„	385·6	234·7	24·1	156·5	800·9
7	„ „ „ XXV	„	43·1	—	—	—	43·1
8	Fixirungsringe des System X/XI	Mille	209·7	113·0	10·0	66·0	398·7
9	Complete Weichen mit eisernen Unterlagen sammt Schienen, doch exclusive Kreuzungen, u. zw.:						
	a) nach System X, einfache Weichen für Localstellung	zusammen					
	b) „ „ „ „ „ „ Centralstellung						
	c) „ „ „ symmetrische Weichen für Localstellung						
	d) „ „ „ „ „ „ Centralstellung	Stück	133	6	—	—	139
	e) „ „ XI, einfache Weichen für Localstellung	zusammen					
	f) „ „ „ „ „ „ Centralstellung						
	g) „ „ „ symmetrische Weichen für Localstellung						
	h) „ „ „ „ „ „ für Centralstellung	„	24	40	8	67	139
10	Complete Wechsel, System XXV, sammt Ständer, ohne Holzunterlagen (zu Schienensystem XXIII)	„	—	22	—	—	22
11	Einfache 6°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X	„	159	6	—	—	165
12	„ „ „ „ „ „ XI	„	24	56	8	67	155
13	Einfache Flussstahlkreuzungen Winkel 5° 49′ 50″ für Wechsel, System XXV	„	—	28	—	—	28
14	„ „ Winkel 4° 43′ 15″ „ „ „ „	„	—	6	—	—	6
15	Complete Garnituren von Befestigungsmitteln für die Kreuzung Winkel 5° 49′ 50″ und die Leitschienen für Wechsel, System XXV, ohne Kreuzung und Leitschienen	Garnitur	—	22	—	—	22
	Ferner je nach Bedarf:						
16	Ganze Kreuzweichen für Parallelgeleise, System X						
17	Halbe Kreuzweichen für Muttergeleise, System X						
18	Ganze Kreuzweichen für Parallelgeleise, System XI						
19	Halbe Kreuzweichen für Muttergeleise, System XI						
20	Ganze englische Weichen, System X						
21	Halbe englische Weichen, System X						
22	Ganze englische Weichen, System XI						
23	Halbe englische Weichen, System XI (Sämmtlich mit eisernen Unterlagen, sammt Schienen und Kreuzungen)						
24	Einfache 8°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI						
25	„ 12°ige „ „ „ „ „ „ „ „						
26	Doppelte „ „ „ „ „ „ „ „						
27	Complete Garnitur von Befestigungsmitteln zu einer 8°igen Drehscheiben-Kreuzung, exclusive Kreuzungsstück, dann exclusive Leitschienen und der zu den letzteren gehörigen Befestigungsmittel für System X und XI						
28	Complete Garnitur Leitschienen sammt den zu diesen gehörigen Befestigungsmitteln für Drehscheiben-Kreuzungs-Anschlüsse, System X						
29	Complete Garnitur Leitschienen sammt den zu diesen gehörigen Befestigungsmitteln für Drehscheiben-Kreuzungs-Anschlüsse, System XI						
30	Spitzschienen für eiserne Weichen, System X						
31	„ „ „ „ „ XI						

Die Offerte haben sich entweder auf das ganze Lieferungsquantum oder auf Theile desselben unter genauer Bezeichnung des für jede der vier Lieferungsgruppen gewählten Auflieferungsortes zu beziehen.

Die Lieferung aller unter Post Nr. 1 bis inclusive Nr. 15 angeführten Materialien muss im Laufe des Monats Jänner 1894 beginnen und in annähernd gleichen Monatspartien derart fortgesetzt werden, dass sie bis längstens Ende März 1894 vollkommen effectuirt ist.

Für die Lieferung der unter Nr. 16 bis 31 angeführten Materialien wird dem Lieferanten je eine Lieferfrist von acht Wochen, vom Tage der eventuellen Bestellung, zugestanden.

Offertformularien, Lieferungsbedingnisse und Pläne erliegen bei der Fachabtheilung für Bahnerhaltungs- und Baudienst

der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien zur Einsicht, und hat jeder Offerent bei Vorlage seines per Bogen mit einem 50 Kreuzer-Stempel versehenen Offertes sich stricte an das Formulare zu halten.

Das Offert muss versiegelt längstens bis **10. November l. J., 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien (Fünfhaus, Administrationsgebäude), versehen mit der Aufschrift: **„Offert für Oberbaumateriale"** eingereicht werden.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird eine Stunde nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der General-Direction stattfinden, und steht es den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Die k. k. Staatsbahn-Verwaltung behält sich vor, eingebrachte Offerte ganz, theilweise oder gar nicht zu acceptiren.

Offerte, welche den aufgestellten Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im October 1893.

Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

×

Concurs-Ausschreibung.

Im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 60) wird bekannt gemacht, dass bei der Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Laufe der nächsten Monate voraussichtlich folgende Aspiranten-Stellen zur Besetzung gelangen werden, und zwar:

Eine Telegraphisten- und eine Expedienten-Stelle, zwei Verlade-Aufseher-, zwei Bremser- und zwei Bahnmeister-Posten und endlich je eine Aspiranten-Stelle beim Rechnungs- und Magazins-Dienste.

Zur Bewerbung um diese Posten können nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen werden, die im Sinne des erwähnten Gesetzes auf Grund der innen ertheilten Certificate anspruchsberechtigt sind.

Zur Erlangung der definitiven Anstellung ist eine Probe-Praxis erforderlich, während welcher die Aspiranten ein Taggeld von 80 kr. bis 1 fl. 50 kr. erhalten.

Die Bewerber um die Stelle beim Rechnungsdienste müssen eine Mittelschule absolvirt haben und Kenntnisse in der Buchhaltung und im Materialwesen besitzen; die Bewerber für den Posten eines Magazineurs müssen die Bürgerschule oder eine dieser gleichgestellte Handelsschule absolvirt haben und genügende Kenntnisse in der Waarenkunde nachweisen.

Die Aspiranten auf die übrigen oben angeführten Posten müssen der deutschen und čechischen Sprache mächtig und des Lesens, Schreibens und Rechnens vollkommen kundig sein.

Unter den Bewerbern für die Bahnmeister-Stellen erhalten diejenigen aus technischen Truppenkörpern, dann Maurer, Zimmerleute und Schlosser den Vorzug.

Beim Uebertritte in den Eisenbahndienst, auch wenn derselbe unmittelbar aus dem activen Militärdienste erfolgen sollte, findet eine Anerkennung der Dienstzeit zur seinerzeitigen Pensions-Bemessung bei der Eisenbahn-Verwaltung nicht statt.

Die Gesuche sind bis zum 30. November 1893 an die Direction der Oesterr. Nordwestbahn in Wien zu leiten.

Wien, im September 1893.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

WILHELM NOWOTNY'S

Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei

Lieferant der k. k. Staatsbahnen

WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33

empfiehlt sich den (363)

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

GANZ & CIE.

Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

BUDAPEST und LEOBERSDORF bei Wien

empfehlen ihre

Hartgussräder und **Kreuzungen,**
Räder für Bauunternehmungen, (333)
Waggons und **Drehscheiben,**
Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Gruben-Anlagen,
Mobile Beleuchtungs - Apparate für Eisenbahnen,
Anlage von Beleuchtungs - Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,
Turbinen-Anlagen,
Zerkleinerungs-Maschinen mit Hartgusswalzen und Hartgussbacken.
Maschinen für Papier- und Cellulose-Fabrikation,
Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,
Stahlguss-Artikel. Nr. 116

Im **Druck und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien** ist erschienen:

Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen.

Heft 104.

Die Vorschriften

betreffend den

Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österr. Eisenbahnen.

Zusammengestellt von

Dr. Max Freiherrn von Buschman,

k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Preis 70 Kreuzer ö. W.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag.

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Hanpt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.

Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, k. nnd k. Hof-Spediteur, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.

Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilnng für Uebersiedlnngen mittelst verschliessbaren, gepolsterten
Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut nnd Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hanptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet.	PARIS, 28, Rne St. Qnentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 7.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Theaterplatz 16.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe. VOITERSREUTH.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. ILMENAU in Thüringen. SAALFELD a/S. in Thüringen. MÜHLHAUSEN in Thüringen. SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bnreau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgnt-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.

Agentnr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtnngen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petrolenm-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.

Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien nnd der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bnreau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtnngen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Bndapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cölu, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- nnd Znfuhren. — Grosse Lagerränme. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn nnd Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen**. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmnng
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Rnss.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.

Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretnng für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Saloniqne, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentnr der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Finme.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. nngar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von nnd nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Speditionnnd Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA,
DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerränme an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtnngen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft **Aussig nnd Bodenbach.**
Elbenmschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindnng.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Brannkohlen-Geschäft,
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donan-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,

Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Lndwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertignng unter billigsten Bedingungen.
Sammelladnngsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition nnd Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtnngen.

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt Tarif-Index für das III. Quartal 1893 bei.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

1913

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 122. Wien, 21. October 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Mittheilungen über die Conferenzen zu Bern in der Zeit vom 5. bis 12. Juni d. J., betreffend eine zeitgemässe Revision der Anlage 1 zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Königgrätz über Bohdaneč nach Přelouč.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister Josef Čech in Bohdaneč im Vereine mit J. U. Dr. Ulrich, Advocaten und Gemeinderath in Königgrätz, Josef Černik, Bürgermeister in Přelouč, Franz Pluhovský, Gemeindevorsteher in Dolany, Rudolf Kostal in Bohdaneč und Franz Plawic, Realitätenbesitzer in Kuklenach, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Königgrätz über Bohdaneč nach Přelouč im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 4. October 1893. Z. 43.960.

Aenderung der Statuten der Gaisbergbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die Aenderung des § 8 der Statuten der Gaisbergbahn-Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 26. September 1893. — Z. 21.840. H.-M.-Z. 52.271.

Mittheilungen

über die Conferenzen zu Bern in der Zeit vom 5. bis 12. Juni d. J., betreffend eine zeitgemässe Revision der Anlage 1 zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890.

Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern bespricht in der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ (1893, Nr. 8) das Ergebniss der Conferenzen zu Bern in der Zeit vom 5. bis 12. Juni d. J., betreffend eine zeitgemässe Revision der Anlage 1 zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890. Der Reihe nach werden in Betracht gezogen: 1. die Vorarbeiten der Conferenz; 2. die allgemeinen Fragen, mit welchen sich dieselbe zu beschäftigen hatte; 3. die speciellen Fragen, bezüglich welcher dieselbe Beschlüsse gefasst hat. Von der Veröffentlichung des Wortlautes dieser letzteren wurde vorläufig noch Umgang genommen, weil nach dem bestehenden Grundsatze Uebereinkommen, Gesetze und Reglements nur dann in die Zeitschrift aufgenommen werden, wenn sie einen definitiven Charakter haben, was hinsichtlich der in Rede stehenden Beschlüsse noch nicht der Fall ist. Im Nachstehenden folgen die im Gegenstande gemachten Mittheilungen des Centralamtes:

I.

Der Artikel 3 des Uebereinkommens vom 14. October 1890 weist den Ausführungsbestimmungen die Aufgabe zu, „diejenigen Güter zu bezeichnen, welche wegen ihres grossen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internationalen Transporte nach Massgabe dieses Ueber-

einkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind."

In Ausführung dieses Artikels enthielten der § 1 der Ausführungsbestimmungen und die Anlage 1 zum Uebereinkommen die auf diese Arten von Gegenständen bezüglichen Bestimmungen. Nach § 1 bildet der Ausschluss vom Transport die Regel: die einen sind wegen ihres grossen Werthes ausgeschlossen, nämlich: 1. Gold- und Silber-Barren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten; 2. die Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten; — andere wegen ihrer besonderen Beschaffenheit: 3. die Leichen und 4. (theilweise) die eckelerregenden und übelriechenden Gegenstände; — andere endlich wegen der Gefahren, welche sie für den Betrieb bieten: 4. (ganz allgemein) alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände. Für diese letztere Kategorie von Gegenständen jedoch, sowie für fäulnissfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen etc., lässt die Anlage 1 eine grosse Anzahl Ausnahmen zu und setzt in XXXV Nummern die Bedingungen fest, unter welchen die darin bezeichneten Gegenstände zum Transporte angenommen werden.

Bei Aufstellung dieser verschiedenen Vorschriften waren sich die Urheber des Uebereinkommens vollständig darüber klar, dass hinsichtlich derselben ihr Werk nur eine vorübergehende Dauer haben könne. In der That gestatten einerseits die Bedürfnisse des Verkehres und die vielseitigen Beziehungen der Völker zu einander die strikte Aufrechthaltung des Transportverbotes dieser Gegenstände nicht: es muss im Gegentheile dahin gewirkt werden, dass der Transport möglich werde, indem die Verantwortlichkeit der Eisenbahn bezüglich der Werthgegenstände in einem richtigen Masse verringert und für die anderen Gegenstände die erforderlichen gesundheitlichen oder Sicherheits-Massnahmen vorgeschrieben werden. Andererseits bringen die Fortschritte in der Wissenschaft und in der Industrie täglich neue Erfindungen, so dass häufig eine Revision des Verzeichnisses der Transportgegenstände, sei es behufs Vervollständigung, sei es wegen Neuregelung der Bedingungen nöthig wird. Endlich können sich für zwei oder mehrere Länder besondere Verkehrsbedürfnisse einstellen, welche ihre Befriedigung ausserhalb des Rahmens der für alle Conventions-Staaten verbindlichen Bestimmungen des Uebereinkommens finden müssen.

Deshalb war es auch nöthig, ausser den im Artikel 59 vorgesehenen periodischen Revisionen, den einzelnen Staaten die Möglichkeit vorzubehalten, im Wege von Special-Vereinbarungen leichtere Bedingungen als die in dem Uebereinkommen enthaltenen zu gewähren (§ 1, letzter Absatz der Ausführungsbestimmungen). Man hätte vielleicht gut daran gethan, gleichzeitig zu vereinbaren, dass die Regelung dieser rein administrativen Fragen im Wege der Verständigung unter den Regierungen stattfinden solle. Diese Absicht bestand anfänglich (s. die Denkschrift der deutschen Commissäre, Protokolle der Conferenz von 1878, Seite L); aber es wurde derselben keine Folge gegeben; jedenfalls ist nicht ersichtlich, weder dass sie in den Conferenzen ausdrücklich aufrecht erhalten, noch auch dass sie bekämpft worden wäre. Fest steht nur, dass die Ausführungsbestimmungen und der Anhang 1 als integrirende Bestandtheile des Uebereinkommens erklärt wurden; sie tragen die Unterschrift der diplomatischen Vertreter und sind in den meisten Staaten der parlamentarischen Genehmigung unterbreitet worden. Einige Regierungen haben sich bei dieser Gelegenheit die Ermächtigung geben lassen, den etwa daran vorzunehmenden Aenderungen in eigener Zuständigkeit zuzustimmen; andere besassen schon verfassungsmässig diese Competenz; in einer Anzahl von Staaten aber ist die Genehmigung durch die gesetzgebenden Gewalten unumgänglich nothwendig, was hinsichtlich der Detailfragen technischer Natur, die oft eine rasche Erledigung erheischen, zu Verzögerungen führen muss.

Die Nachtheile dieser Behandlung sind bald fühlbar geworden. Das Uebereinkommen, obgleich definitiv im Jahre 1886 aufgestellt, ist erst am 14. October 1890 von den diplomatischen Vertretern unterzeichnet worden, und der Austausch der Ratifications-Urkunden fand erst am 30. September 1892 statt. In der Zwischenzeit schon sind Bedürfnisse hervorgetreten, denen weder der § 1 der Ausführungsbestimmungen, noch die Anlage 1 Rechnung trugen. Schon im Jahre 1890 regte die kaiserl. Deutsche Regierung bei dem schweizerischen Bundesrathe die Frage an, ob es sich nicht empfehle, eine Conferenz behufs Durchsicht des in Rede stehenden Theiles des Uebereinkommens zu berufen; der Bundesrath jedoch, der davon eine Verzögerung im Austausche der Ratifications-Urkunden befürchtete, hielt es für rathsam, die Revision bis auf Weiteres zu verschieben. Es war jedoch auch nicht möglich, lange damit zu warten, denn die Einführung des Uebereinkommens musste eine durchgreifende Aenderung des bisherigen Systems herbeiführen, nach welchem die Bedingungen der Annahme und Beförderung der fraglichen Gegenstände durch die Gemeinschaftstarife der Eisenbahnen im Rahmen der Reglemente der einzelnen Länder geregelt waren. Dieses System war mit den ausdrücklichen Bestimmungen des § 1 und des Anhanges 1 nicht mehr vereinbar. Deshalb entschlossen sich auch mehrere Staaten dazu, sofort von dem ihnen im letzten Absatz des § 1 vorbehaltenen Rechte Gebrauch zu machen und im voraus die nöthigen Massnahmen zu treffen, wie es Deutschland und Oesterreich-Ungarn durch das Special-Uebereinkommen vom 15. November 1892 gethan haben, damit beim Beginne der Wirksamkeit des Berner Uebereinkommens ihre Verkehrsinteressen nicht Schaden litten. Aber dieses Special-Uebereinkommen war bald ebenfalls ungenügend, und eine am 15. Mai in Breslau abgehaltene Eisenbahn-Conferenz hat die Grundlage für eine weitergehende und eine grosse Anzahl von Gegenständen umfassende Revision geliefert.

Schon im vergangenen Jahre war auch von den Niederlanden die Initiative zu einer Reihe von Abmachungen der gleichen Art ergriffen worden. Am 20. Jänner 1893 schlossen sie in Paris mit Belgien, Frankreich und Luxemburg ein Uebereinkommen ab, welches theilweise dem österreichisch-deutschen Uebereinkommen vom 15. November 1892 entspricht. Ein zweites Uebereinkommen, das dem letztgenannten noch näher kam, war schon am 30. November 1892 zwischen den Niederlanden und Deutschland vereinbart, und ein drittes, am gleichen Tage, mit Oesterreich-Ungarn abgeschlossen worden. Weitere Unterhandlungen wurden überdies mit Italien und der Schweiz eingeleitet.

Dieses letztere Land selbst hat geglaubt, sich seinerseits an seine Nachbarstaaten wenden zu sollen, um ihnen das Project einer Vereinbarung zu unterbreiten, zu welcher das österreichisch-ungarisch-deutsche Uebereinkommen gleichfalls als Muster gedient hatte.

Um der Verwirrung vorzubeugen, welche die vielen, mehr oder weniger von einander verschiedenen Ueber-

einkommen unzweifelhaft auf einem Felde hervorbringen würden, auf welchem die grösstmögliche Gleichartigkeit wünschenswerth ist, hat das Centralamt mit Circularschreiben von 18. Februar d. J. den Conventions-Staaten den Vorschlag unterbreitet, eine fachmännische Conferenz zu beschicken, welche zu prüfen hätte, ob es nicht thunlich wäre, die Bestimmungen des österreichisch-ungarisch-deutschen Uebereinkommens vom 15. November 1892, sei es im Ganzen, oder nur theilweise, auf alle Staaten auszudehnen. Gleichzeitig gab es dem Gedanken Ausdruck, dass es nützlich wäre, ein summarisches Verfahren für zukünftige Revisionen festzusetzen.

Dieser Schritt des Centralamtes wurde im Allgemeinen gut aufgenommen. Ein Einwand wurde indes von den Niederlanden erhoben, welche — beinahe am Ziele ihrer Unterhandlungen mit den meisten Staaten — die Frucht ihrer Anstrengungen zu verlieren fürchteten und es für praktischer hielten, sobald als thunlich die einzelnen Uebereinkommen, trotz ihrer Unvollkommenheit, zur Einführung zu bringen, als die problematischen und jedenfalls weniger rasch zu erreichenden Resultate einer allgemeinen Verständigung abzuwarten. Der gleiche Einwand wurde auch bis zu einem gewissen Grade von Belgien erhoben: von dem Entwurfe des am 20. Jänner in Paris abgeschlossenen Uebereinkommens befriedigt, wünsche es dasselbe in Vollzug zu setzen und nicht den unsicheren Erfolg einer Revision des § 1 und des Anhanges 1 dafür einzutauschen. Aber keiner der beiden Staaten verweigerte die Theilnahme an der in Aussicht genommenen Conferenz; die Niederlande erblickten darin zudem noch eine günstige Gelegenheit, um die Verhandlungen über die noch unerledigten Special-Vereinbarungen rascher zum Abschluss zu bringen. Alle übrigen Staaten erkannten ohne Rückhalt den grossen Nutzen einer allgemeinen Verständigung an, um dadurch die Sonder-Abmachungen soweit als möglich unnöthig zu machen.

Angesichts dieser Antworten zögerte das Centralamt nicht, dem schweizerischen Bundesrath mit Bericht vom 19. April die Berufung einer fachmännischen Conferenz zu dem angegebenen Zwecke vorzuschlagen. Es fügte demselben eine Zusammenstellung der in den verschiedenen bereits abgeschlossenen oder noch im Entwurfe befindlichen Sonder-Uebereinkommen enthaltenen Bestimmungen bei, von welchen Uebereinkommen nur eines, das österreichisch-ungarisch-deutsche, bis dahin in Kraft getreten war. Am 21. April nahm der Bundesrath den Vorschlag an und setzte die Conferenz auf Montag den 5. Juni fest. Er lud die Conventions-Staaten ein, Vertreter dazu abzuordnen und schlug als Grundlage der Verhandlungen die von dem Centralamte ausgearbeitete Zusammenstellung vor.

II.

Die Zusammensetzung der Conferenz und ihre Constituirung wurde bereits früher mitgetheilt*). Von den zehn die Union bildenden Staaten (Oesterreich-Ungarn für zwei Staaten gezählt) waren acht vertreten. Die beiden nicht vertretenen Staaten, Italien und Russland, hatten die Mittheilung der Protokolle verlangt. In seiner Note vom 14./26. Mai an das Central-Amt hebt das russische Ministerium der Verkehrs-Anstalten hervor, dass „die bedingungsweise zum internationalen Transport zugelassenen Gegenstände aus dem Auslande in Russland eingehen und nur selten aus diesem Lande mit der Bestimmung nach andern Ländern gesandt werden, und dass bei dieser Sachlage die Vertreter Russlands voraussichtlich nur den Beschlüssen der Conferenz zu folgen hätten". — Italien hatte den Wunsch ausgedrückt, dass die Conferenz auf einen späteren Termin anberaumt werden möchte, z. B. nach dem 15. Juli, um der Regierung Gelegenheit zu geben, ihre eventuellen Vorschläge auf das Resultat von Verhandlungen zu stützen, welche gerade zwischen den Eisenbahnverwaltungen des Königreiches stattfanden. Der schweizerische Bundesrath hätte diesem Wunsche gerne entsprochen; aber er hat dem Umstande Rechnung tragen müssen, dass in der Sommersaison andere Hindernisse eintreten würden und dass alsdann die Zusammenkunft auf den Monat October oder gar auf noch später verschoben werden müsste, was doch schwerlich mit dem Charakter der Dringlichkeit der zu behandelnden Fragen in Einklang zu bringen gewesen wäre.

Die lebhaft bedauerte Abwesenheit von Vertretern der beiden Staaten hat die Conferenz veranlasst, in ihrer Eröffnungs-Sitzung die daraus entspringende Sachlage einer Prüfung zu unterziehen. Konnten die anwesenden Delegirten an die Arbeit gehen und über Aenderungen an einem Uebereinkommen verhandeln, das von allen Staaten unterzeichnet ist? Die Conferenz hat die Frage einstimmig bejaht. Sie ist dabei von der Betrachtung ausgegangen, dass erstens Italien und Russland ihre Abwesenheit nicht mit einem Widerspruch gegen das verfolgte Ziel begründen, dass sie im Gegentheil in ihrer Correspondenz mit dem Centralamt dem Gedanken einer Revision des § 1 und der Anlage 1 ausdrücklich zugestimmt, und das Interesse, das sie daran nehmen, dadurch bezeugt haben, dass sie die Mittheilung des Resultats der Berathungen verlangten, offenbar zu dem Zwecke, sich anzuschliessen. Zweitens würde, selbst wenn diese Zustimmung nicht vorauszusehen wäre, die Conferenz nichtsdestoweniger berechtigt sein, in die Berathungen einzutreten, weil nach den Bestimmungen des § 1, letzter Absatz, es zwei oder mehreren Staaten frei steht, Special-Uebereinkommen unter sich abzuschliessen.

In der zweiten und dritten Sitzung ist die Angelegenheit wiederholt zur Besprechung gekommen, u. zw. in Folge einer von der italienischen Gesandtschaft an den schweizerischen Bundesrath gerichteten Verbalnote vom 5. Juni, in welcher der Wunsch ausgedrückt wird, dass „die Beschlüsse der Conferenz nicht derart sein möchten, dass dadurch die eventuelle Annahme der Vorschläge ausgeschlossen wäre, welche Italien später zu machen sich vorbehalte, und die sowohl im Interesse des allgemeinen Verkehrs, als auch für die italienischen Bahnen annehmbar sein würden".

Dieser ganz berechtigte Wunsch konnte keinem Widerspruch begegnen: jeder Staat hat nach Art. 57, 4 des Uebereinkommens und § 1, letzter Absatz der Ausführungsbestimmungen das Recht, zu jeder Zeit Vorschläge zu machen, und wenn diese Vorschläge annehmbar befunden werden, so können dieselben gleichfalls jederzeitig in definitive Vereinbarungen umgewandelt werden. Die Conferenz, indem sie Kenntniss von den Mittheilungen der italienischen Gesandtschaft nahm, hat denn auch ohne weiteres anerkannt, dass in der bezeichneten Richtung spätere Entschliessungen durchaus vorbehalten sein sollen. Sie hat anderseits aber auch die Dringlichkeit der schwebenden Fragen constatirt, „welche wichtigen commerciellen und industriellen Interessen, wie auch dem Interesse der Eisenbahnverwaltungen entsprechen", und in Folge dessen als ihre Ansicht ausgesprochen, dass ihre Arbeiten in kürzester Frist zu einem definitiven Abschluss kommen

*) Vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 74, S. 1204.

müssten, welcher weiteren Aenderungen nicht unterworfen sein solle; in der Meinung, dass, wenn ihr Werk nicht die Zustimmung der sämmtlichen am Uebereinkommen betheiligten Staaten erhalten würde, dasselbe im Sinne der Vorschrift im letzten Absatz von Art. 1 der Ausführungsbestimmungen Gegenstand eines Sonder-Uebereinkommens der annehmenden Staaten werden solle. Indem der schweizerische Bundesrath der italienischen Gesandtschaft dies zur Antwort gab, hat er, in Uebereinstimmung mit dem einheitlichen Wunsche der Conferenz, der lebhaften Hoffnung Ausdruck gegeben, dass Italien den Beschlüssen der Conferenz ohne Vorbehalt werde zustimmen können.

Diese Verhandlung lässt deutlich den Standpunkt erkennen, welchen die Conferenz eingenommen hat. Da kein Grund vorliegt a priori anzunehmen, dass ihr Werk die Zustimmung aller Conventions-Staaten nicht finden werde, hat sie es sich angelegen sein lassen, ihm den Charakter einer allgemeinen Vereinbarung zu wahren, und zu diesem Zweck hat sie ihre Beschlüsse in die Form einer theilweisen Revision des Berner Uebereinkommens gebracht. Obwohl bei den Delegationen hinsichtlich aller Punkte Uebereinstimmung herrschte, so hat die Conferenz, zur Erleichterung des Beitritts von Italien und Russland, den weiteren Vorschlag gemacht, dass eine Bestimmung, die nicht allgemein zur Annahme gelangt, dennoch in dem zu errichtenden diplomatischen Aktenstück aufgenommen und in diesem Falle mit der Bemerkung versehen werden solle: „Diese Bestimmung hat im Verkehre mit diesem oder jenem Lande keine Giltigkeit.“ Dieses Verfahren hat den Vortheil, die Einheit der Form nicht zu verletzen, ohne dem Geiste des Uebereinkommens zuwider zu sein, welches den Staaten einen grossen Spielraum in dieser besonderen Materie lässt.

Aber bei allem Bestreben, die allgemeine Zustimmung zu erreichen, hat die Conferenz doch nicht die Massregeln aus dem Auge gelassen, welche für den Fall zu ergreifen wären, dass die von ihr vorgeschlagene theilweise Revision nicht zu Stande käme, oder, was angesichts der Dringlichkeit der zu befriedigenden Interessen so ziemlich das Gleiche wäre, in die Länge gezogen würde. Sie hat es nicht für opportun gehalten, in dieser Hinsicht formelle Beschlüsse zu fassen, aber sie hat genügend zu verstehen gegeben, was in diesem Falle zu thun sein würde. Indem sie ihre Beschlüsse dem schweizerischen Bundesrathe übermittelte, hat sie diesen gebeten, innerhalb drei Monate eine diplomatische Conferenz zu berufen, demselben stillschweigend überlassend, für alle Eventualitäten die erforderlichen Vorschläge zu machen. Nun kann aber von zwei Sachen nur die eine sein: entweder werden alle Staaten auf dieser Conferenz sich vertreten lassen und an der Unterzeichnung des diplomatischen Instruments theilnehmen, alsdann werden wir uns gegenüber einer theilweisen Revision des Uebereinkommens befinden; — oder es wird ein Staat, oder es werden mehrere Staaten fehlen und alsdann ist es ein Sonder-Uebereinkommen, welches, im Sinne des letzten Absatzes des § 1 der Ausführungsbestimmungen, die auf der Conferenz vertretenen Staaten unter sich abschliessen werden. Aber in dem einen, wie in dem andern Falle kann es vorkommen, dass die Ratificationen einzelner Staaten auf sich warten lassen; daher ist es gut, vorzusehen, dass die neue Vereinbarung von einem bestimmten Tage ab für diejenigen Staaten in Kraft tritt, die sie bis dahin ratificirt haben.

Dies ist die Tragweite der Vorschläge, welche der schweizerische Bundesrath den übrigen Staaten mit seinem Circularschreiben vom 4. Juli unterbreitet hat, indem er gleichzeitig die Protokolle der fachmännischen Conferenz beifügte, und die Einladung zu einer am 18. September in Bern abzuhaltenden diplomatischen Conferenz ergehen liess. Was immer auch die Sachlage an diesem Tage sein wird, so scheint es sicher, dass das neue Werk am 1. Januar, spätestens am 1. Februar 1894, sei es als theilweise Revision des allgemeinen, alle Staaten umfassenden Uebereinkommens, sei es als Sonder-Uebereinkommen zwischen den meisten derselben in Wirksamkeit treten wird. Und da in letzterem Falle der Zustimmung derjenigen Staaten, deren Ratification bis zum 31. December nicht eingetroffen ist, Thür und Thor geöffnet bleibt, so kann man als höchst wahrscheinlich annehmen, dass die neuen Vereinbarungen in allen Vertragsstaaten zur Geltung gelangen werden.

Die Dringlichkeit, welche für die meisten unter ihnen hinsichtlich der Regelung der vorwürfigen Fragen besteht, hat sich in der am 13. Juni, nach Schluss der fachmännischen Conferenz, abgehaltenen Special-Conferenz kundgegeben, an welcher die Delegationen Deutschlands, Oesterreich-Ungarns, Belgiens, Luxemburgs, der Niederlande und der Schweiz theilgenommen haben. Es wurde anerkannt, wie sehr wünschenswerth es wäre, wenn die neuen, in allgemeiner Uebereinstimmung festgesetzten Bestimmungen möglichst schon im Laufe dieses Jahres in Kraft treten könnten, und die Delegirten derjenigen Staaten, in welchen es einer Genehmigung Seitens der Kammern nicht bedarf, sind dahin übereingekommen, für den Verkehr unter diesen den 1. November vorzuschlagen.

III.

Es erübrigt nunmehr, auf die anderen von der Conferenz gefassten Beschlüsse überzugehen, welche den Text des Uebereinkommens selbst betreffen.

Um ihre Aufgabe leichter zu gestalten und ihre Arbeiten zu fördern, hatte die Conferenz zwei Commissionen ernannt, welche die Aufgabe hatten, ihr die erforderlichen Vorschläge zu unterbreiten, die eine (Commission I) „über die Fragen allgemeiner Natur und über diejenigen, welche den § 1 der Ausführungsbestimmungen betreffen“, die andere (Commission II) „über die Fragen bezüglich der Revision der Anlage 1“.

Dank dieser Organisation und der vorzüglichen Stimmung, welche alle Delegirten beseelte, hat die Conferenz in ihrer zweiten Plenar-Sitzung (7. Juni) mit Vergnügen constatiren können, dass im Schoosse der Commissionen die Uebereinstimmung in einem Tage erzielt war, u. zw. mit Stimmeneinhelligkeit bezüglich aller Punkte, so dass sie nur die Vertheilung der Drucksachen abzuwarten hatte, um über die Vorschläge in Berathung zu treten.

Die Discussion darüber fand am 8. Juni statt; eine Anzahl von Fragen wurde an die Commissionen zurückverwiesen, die ihren neuen Bericht in der Sitzung des folgenden Tages, 9. Juni, vorlegten und am 12. Juni, nach einem von dem schweizerischen Bundesrathe offerirten zweitägigen Ausfluge, beendigte die Conferenz ihre Arbeiten durch die Unterzeichnung eines zur Uebermittlung an die Regierungen der Vertragsstaaten bestimmten Schlussprotokolls.

Dieses Schlussprotokoll enthält:

1. Einen Vorschlag zur Aenderung der Anlage 1 des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 (Vorschriften hinsichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände);
2. einen Entwurf zu einer Anlage 1 a zu diesem Uebereinkommen (Vorschriften hinsichtlich der Beförderung von Werth- und Kunstgegenständen, sowie von Leichen).

Es wäre anscheinend logischer gewesen, die Ordnung der beiden Anlagen umzukehren und als Anlage 1 diejenige zu bezeichnen, welche sich mit der Beförderung der in Absatz 2 und 3 des § 1 aufgezählten Gegenstände befasst und als Anlage 1 a diejenige, die von der Beförderung der in Absatz 4 bezeichneten Gegenstände handelt. Die Conferenz hat jedoch, bei der Ungewissheit der Zustimmung aller Staaten, gefunden, dass man ebensosehr auf eine Aenderung des Textes des § 1, als der Aufeinanderfolge der Anlagen verzichten müsse, da eine solche nur unter Zustimmung aller Betheiligten durchgeführt werden könne. Sollte das Werk der Conferenz in ein Sonder-Uebereinkommen umgewandelt werden müssen, so steht dieser kleinen Abänderung nichts im Wege, wie das übrigens bei allen bis zur Stunde abgeschlossenen, besonderen Vereinbarungen der Fall war.

Vor der Einführung des Uebereinkommens vom 14. October 1890 fand die Beförderung der Werth- und Kunstgegenstände, sowie der Leichen auf Grund von Gemeinschaftstarifen der Eisenbahnen unter mehr oder weniger schweren Bedingungen und vorbehaltlich der Verordnungen in den einzelnen Ländern oder der Vereinbarungen zwischen einzelnen Staaten statt. Der § 1 der Ausführungsbestimmungen hat zur Folge gehabt, wie wir dies schon gesagt haben, die Bestimmungen der Gemeinschaftstarife in ihren Wirkungen zu beseitigen, weil er die besagten Gegenstände ausdrücklich von der Beförderung im internationalen Verkehre ausschliesst und nur im letzten Absatze Sonder-Uebereinkommen vorbehält, welche zwei oder mehrere Staaten (und nicht die Eisenbahnen) unter sich im Sinne einer die Ausschliessung beseitigenden Erleichterung des Verkehrs abschliessen können.

Es ist klar, dass das System der absoluten Ausschliessung unhaltbar ist. Wenn es von den Urhebern des Uebereinkommens zugelassen wurde, so ist es, man kann es wohl sagen, in provisorischer Weise geschehen und in Anbetracht der damaligen Schwierigkeit, einheitliche, für alle Länder annehmbare Vorschriften aufzustellen. Diese Schwierigkeit besteht in hohem Grade noch jetzt für die Beförderung der Werth- und Kunstgegenstände. Die Eisenbahnverwaltungen übernehmen die daraus hervorgehende Haftpflicht nicht gern; jedenfalls fordern sie specielle Garantien, die je nach den Ländern verschieden sind. So setzt die am 20. Januar in Paris abgeschlossene, aber noch nicht in Kraft getretene Vereinbarung eine Reihe von Bedingungen hinsichtlich der Verpackung von Werthgegenständen und der Haftpflicht bei Verlust, Minderung oder Beschädigung fest; sie schliesst für diese Gegenstände, deren voller Werth übrigens im Frachtbrief angegeben werden kann, die Declaration des Interesses an der Lieferung aus.

Für die Kunstgegenstände ist dagegen weder die Werths-, noch Interesse-Declaration an der Lieferung zugelassen und im Falle des Verlustes oder der Beschädigung ist die Entschädigung in maximo auf 1 Frcs. 50 Rp. per Kilogramm festgesetzt, vorbehaltlich einer ausgedehnteren Haftpflicht, welche die Eisenbahnen auf Grund genehmigter Gemeinschaftstarife übernehmen können. Das Oesterreichisch-ungarisch-deutsche Uebereinkommen vom 15. November 1892 und die ihm nachgebildeten Entwürfe gestatten dagegen die Beförderung, „sobald die darauf bezüglichen Bedingungen festgesetzt und durch die Eisenbahnverwaltungen mit Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde in den Tarifen veröffentlicht sind."

Diesem letzterem System hat sich die Conferenz angeschlossen und sie hat als Nr. I der Anlage 1 a die folgende Bestimmung angenommen:

„I. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, werden im internationalen Verkehr auf Grund des im Berner Uebereinkommen vorgesehenen internationalen Frachtbriefes, und zwar entweder nach Massgabe von Vereinbarungen zwischen den Regierungen der betheiligten Staaten, oder von Tarifbestimmungen, welche von den dazu ermächtigten Bahnverwaltungen aufgestellt und von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt sind, zugelassen."

Wie ersichtlich, ist in dieser Bestimmung die Rede von „einer Vereinbarung zwischen den Regierungen der betheiligten Staaten". Die Conferenz hat damit sagen wollen, dass nach ihrem Dafürhalten die parlamentarische Genehmigung für Vereinbarungen dieser besonderen Art mit rein administrativem Charakter nicht einzuholen sein werde. Wie ferner ersichtlich, müssen die Eisenbahnverwaltungen, bevor sie die Special-Bestimmungen in ihren gemeinschaftlichen Tarifen veröffentlichen können, dazu ausdrücklich durch die Aufsichtsbehörde ihres Landes ermächtigt sein und diese Tarife können nicht in Kraft treten, bevor sie nicht die Genehmigung aller betheiligten Staaten, oder mit anderen Worten aller zuständigen Aufsichtsbehörden erhalten haben.

Diesem Artikel I ist ein zweiter Absatz beigefügt worden, welcher lautet: „Zu den Kostbarkeiten sind beispielsweise auch besonders werthvolle Spitzen und besonders werthvolle Stickereien zu rechnen."

Dieser Zusatz ist auf Verlangen der Staaten beigefügt worden, welche das Pariser Uebereinkommen vom 20. Januar unterzeichnet haben, das die Stickereien und Spitzen unter die Zahl der im § 1 der Ausführungsbestimmungen nicht benannten Kostbarkeiten aufgenommen hat. Die Delegationen mehrerer Staaten (Schweiz, Deutschland, Oesterreich-Ungarn) haben ihre Bedenken bezüglich dieses Zusatzes geäussert, weil der Preisunterschied bei diesen Artikeln ein sehr grosser ist; sie haben demselben schliesslich nur unter der Bedingung zugestimmt, dass die Worte „besonders werthvoll" beigefügt und ausdrücklich auch auf Spitzen bezogen werden, was im französischen Text aus der Weglassung des Artikels vor dem Wort „broderies" hervorgeht, während im deutschen die Eigenschaftsbezeichnung (besonders werthvolle) vor „Spitzen" (dentelles) und vor „Stickereien" (broderies) wiederholt ist.

Für die Leichentransporte hat die Conferenz die wenigen, sehr präcisen Vorschriften des Pariser Uebereinkommens vom 20. Januar (vergleiche mit dem österreichisch-ungarisch-deutschen Uebereinkommen vom 15. November 1892) angenommen. Die Nummer II der Anlage 1 a lautet daher wie folgt:

II. Leichentransporte werden auf Grund des internationalen Frachtbriefes unter folgenden Bedingungen zugelassen:

1. Die Beförderung erfolgt als Eilgut.
2. Die Transportgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten.
3. Die Leiche muss während der Beförderung von einer dazu beauftragten Person begleitet sein.
4. die Beförderung unterliegt im Gebiet jedes einzelnen Staates den daselbst in polizeilicher Beziehung geltenden Gesetzen und Verordnungen, soweit nicht unter den betheiligten Staaten besondere Abmachungen getroffen sind."

Von jetzt ab können — ausser in Zeiten einer Epidemie — Leichentransporte nicht mehr verweigert werden, wenn die durch die Gesetze und Verordnungen des Landes oder durch die besondern Abmachungen der betheiligten Staaten gegebenen Vorschriften beobachtet werden.

Durch die Anlage 1 a ist also der § 1 der Ausführungsbestimmungen in seinem Wesen geändert, weil die in diesem Paragraphen ausgesprochene ausdrückliche Ausschliessung durch die bedingte Zulassung der fraglichen Gegenstände zum internationalen Transporte ersetzt ist. Streng logisch betrachtet, hätte man vielleicht den § 1 revidiren sollen; allein aus den schon vorstehend angegebenen Gründen ist die Schaffung eines Anhanges 1 a vorgezogen worden, welcher — wenn alle Staaten ihn annehmen — die Absätze 1, 2 und 3 des genannten Paragraphen wirkungsvoll ersetzen wird. Später kann dann in einer der in § 59 des Uebereinkommens vorgesehenen allgemeinen Conferenzen der ganze Paragraph endgiltig festgestellt werden.

Was nun die Anlage 1 betrifft, die gegenwärtig XXXV Nummern enthält, so ist dieselbe durchgesehen und beträchtlich vermehrt worden. Im Allgemeinen kann man sagen, dass die in dem Oesterreichisch-Ungarisch-Deutschen Uebereinkommen vom 15. November 1892 enthaltenen Bestimmungen in die neue Anlage 1 aufgenommen worden sind, mit Ausnahme der Nummern XXXVI und XLIII. Diese wurden wegen des besonders gefährlichen Charakters der darin behandelten Gegenstände, die man den Vorschriften jedes Landes oder den besondern Abmachungen zwischen den Staaten überlassen zu sollen glaubte, weggelassen.

Ferner wurden nicht aufgenommen: Nr. XLV (Gasförmige Kohlensäure und Grubengas), weil diese Producte gegenwärtig im Handel nicht vorkommen, und Nr. LII (Gefettete, Eisen- und Stahlspäne und Rückstände von der Reduction des Nitrobenzol aus Anilinfabriken), weil von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen wurde, dass diese Gegenstände ohne Einschränkung zur Beförderung angenommen werden können, im Uebrigen auch kein Interesse vom Standpunkt des internationalen Verkehrs bieten. Die Conferenz hat ferner die meisten der von den Deutschen Eisenbahnen zu Breslau aufgestellten Abänderungen angenommen und alle Texte mit Sorgfalt in beiden Sprachen durchgesehen. Der neue Anhang 1 zählt jetzt LIII Nummern, die sich auf ungefähr 200 Gegenstände erstrecken. Dem durch die Conferenz ausgedrückten Wunsche entsprechend, hat das Central-Amt ein alphabetisches Verzeichniss dieser Artikel, sowie derjenigen der Anlage 1 a angefertigt, das dem Schlussprotokoll angefügt wurde.

Eine Schlussbestimmung wurde der Anlage 1 beigegeben, u. zw. gemäss dem in der Anlage 1 a angenommenen Grundsatze, um regierungsseitige Vereinbarungen zu erleichtern und unter gewissen Bedingungen die Aufstellung neuer Gemeinschaftstarife zu gestatten. Diese Bestimmung lautet wie folgt:

„In Anwendung des § 1, letzter Absatz, der Ausführungsbestimmungen kann die bedingungsweise Beförderung von Gütern, welche nach Ziffer 4 des gedachten Paragraphen vom Transporte ausgeschlossen sind, oder die Bewilligung leichterer Bedingungen als der in der Anlage 1 vorgeschriebenen, für den Verkehr zweier oder mehrerer Vertragsstaaten festgesetzt werden, entweder:

1. Durch Vereinbarung der Regierungen der betheiligten Staaten, oder

2. durch Tarifbestimmungen der betheiligten Eisenbahnen, vorausgesetzt, dass

a) die Beförderung der betreffenden Gegenstände oder die hiefür in Aussicht genommenen Bedingungen nach den internen Reglements zulässig sind, und

b) die von den dazu ermächtigten Bahnen aufzustellenden Tarifbestimmungen von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt werden."

Ein anderer Wunsch der Conferenz ist wie nachstehend zum Ausdruck gekommen: „Die Delegirten erachten es als wünschenswerth, dass die Specialvereinbarungen, welche einzelne Staaten etwa untereinander in betreff der in § 1 der Ausführungsbestimmungen angeführten Gegenstände abschliessen sollten, sowie die auf diese Gegenstände Bezug habenden Tarifbestimmungen durch die betreffenden Regierungen zur Kenntniss des Centralamtes gebracht und durch dieses veröffentlicht werden." Thatsächlich handelt es sich hier weit weniger um einen Wunsch, der eine Neuerung einführen soll, als um eine leise Erinnerung an die Ausführung der gegenwärtigen Bestimmungen des Uebereinkommens, besonders des Absatzes 1 und 2 des Artikels 57 und des Artikels II des Reglements, betreffend die Errichtung eines Central-Amtes, durch welche solche Mittheilungen Seitens der Staaten schon vorgesehen sind. Es ist zu hoffen, dass das Central-Amt in der That rechtzeitig in den Stand gesetzt werde, derartige Documente zu veröffentlichen, sobald sie perfect geworden sind.

Wie vorgängig bei den Conferenzen von 1878, 1881 und 1886, haben die Berathungen der Conferenz in deutscher und französischer Sprache stattgefunden und ist das Schlussprotokoll in diesen beiden Sprachen abgefasst worden.

Die französische Delegation hat zwar geltend gemacht, dass damit von den internationalen Gebräuchen, nach welchen bei Betheiligung mehrerer Staaten verschiedener Zunge die Redaction des Instrumentes stets in französischer Sprache erfolge, abgewichen sei; sie hat jedoch, um ihr Entgegenkommen zu zeigen, sich bereit erklärt, ihre Unterschrift unter die Mitte beider Texte zu setzen.

Nachdem dergestalt die Uebereinstimmung in allen Punkten erzielt war, hat eine Schlussabstimmung stattgefunden, welche die einstimmige Annahme aller Beschlüsse ergeben hat. Dieses erfreuliche Ergebniss bringt die Gemeinsamkeit der Interessen, die das Uebereinkommen vom 14. October 1890 zum Mittelpunkt haben, unwiderleglich zum Ausdruck. Sie gibt Zeugniss von der hohen Bedeutung dieses Uebereinkommens und von seiner Nothwendigkeit für den internationalen Verkehr. Sie ist von guter Vorbedeutung für spätere Vereinbarungen, die das grosse Werk der Civilisation und des Fortschrittes immer mehr befestigen, verbessern und entwickeln werden.

Wie schon gesagt, hat der schweizerische Bundesrath beschlossen, für den 18. September die diplomatische Conferenz zu berufen, welche die Aufgabe haben wird, die Beschlüsse der fachmännischen Conferenz in eine endgiltige Vereinbarung umzugestalten. Hoffen wir, dass alle Staaten daran theilnehmen, und dass sie vor dem 31. December diesen neuen internationalen Vertrag ratificiren werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Iglau—Taus: Industriegeleise von der Station Jistebnic-Bazejovic zur dortigen Stärkefabrik: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tabor hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung eines Industriegeleises von der Station Jistebnic-Bazejovic zur dortigen Stärkefabrik des O. C. Roigh für den 23. October anberaumt. [G.-I.-Z. 20.717.]

— (Zweiggeleise von dem bestehenden, zum Magazine der Glasfabrik des H. Stimpf in Schneegattern führenden Industriegeleise in diese Fabrik: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung eines Zweiggeleises von dem bestehenden, zum Magazine der Glasfabrik des Hugo Stimpf in Schneegattern führenden Industriegeleise in diese Fabrik selbst für den 24. October anberaumt. [G.-I.-Z. 20.213.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Linie Unzmarkt—Mauterndorf (Murthalbahn): Vergebung der Bauarbeiten.) Der steiermärkische Landesausschuss hat die Ausführung der Unter-, Ober- und Hochbauarbeiten für die Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) an die Bauunternehmung E. Gross & Cie. in Wien übertragen. [20. September, Z. 49.451.]

Projectirte normalspurige Localbahn von einem Punkte der Südbahn über Sauerbrunn-Rohitsch zur Landesgrenze. (Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission hinsichtlich des vom Landesausschusse des Herzogthumes Steiermark vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von einem Punkte der Südbahn über Sauerbrunn-Rohitsch zur Landesgrenze für den 23. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Dr. Eugen Netoliczka betraut. [G.-I.-Z. 20.325.]

Localbahn Wotitz-Selčan. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Localbahn Wotitz-Selčan für den 23. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [G.-I.-Z. 20.341.]

Projectirte normalspurige Eisenbahn von Obernitz nach Aužic nebst Abzweigungen nach Welwarn und Libochowitz. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision hinsichtlich des Projectes des Bauunternehmers Josef Musika in Wien für eine normalspurige Eisenbahn von Obernitz nach Aušic nebst Abzweigungen nach Welwarn und Libochowitz für den 23. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [G.-I.-Z. 20.034.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg).

19. October. In der Strecke Stanislau—Husiatyn wurde wegen Dammsetzung zwischen Tłumacz und Tyśmienica der Güterverkehr eingestellt. Der Personenverkehr wird mit Umsteigen an der Unterbrechungsstelle aufrecht erhalten. — Die Unterbrechung dürfte 24 Stunden andauern.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Localbahn Elbogen-Neusattel: Aenderung des Fahrplanes.) Vom 15. October angefangen ist der an Sonn- und Feiertagen von Neusattel nach Elbogen verkehrende Personenzug Nr. 1557 im Anschluss an den um 8 U. 20 M. Abends in der Station Elbogen-Neusattel anlangenden Schnellzug Nr. 3 der Buschtěhrader Eisenbahn mit der Abfahrtszeit ab Neusattel um 8 U. 35 M. Abends, Ankunft in Elbogen 9 U. Abends, in Verkehr gesetzt worden. Die Verkehrszeiten dieses Zuges waren bisher: ab Neusattel 9 U. 20 M. Abends, an Elbogen 9 U. 45 Abends.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, bezw. die Dauer einer bereits früher ertheilten, bisher aber nicht zur Ausführung gelangten Vorconcession auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 14. September 1893, Z. 63.507, dem Civilingenieur Franz Hübner — und zwar unter gleichzeitiger Verlängerung der Dauer der bereits früher ertheilten Vorconcession für eine von der Station Keleti pályaudvar (Ostbahnhof) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen eventuell einem sonst geeigneten Punkte nächst der Kerepeser und Csömörer Hauptstrasse abzweigende und über Puszta-Szent Mihály, Csömör und die Gemarkung der Gemeinde Fóth bis Veresegyháza (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 117 ex 1892) führende normalspurige Localbahn — für die Fortsetzung der oben angeführten Linie bis Kis-Szent Miklós und von dort aus bis zu den dortigen ärarischen Weinreben-Pflanzschulen auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 24. September, Z. 61.416, dem Vrbovecer Einwohner Carl Schütz für eine nach vollendeter Fertigstellung der im Bau begriffenen Localbahn Körös (Croatisch-Kreuz)-Belovár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 und 69 ex 1893) von der zukünftigen Endstation Belovár ausgehende, über Grginac, Troistvo, Veliho, Vrbicza und die Gemarkung der Gemeinde Cepelovácz bis zur zukünftigen Station Gyurgyevácz (St. Georgen) der projectirten Localbahn Barcs-Telep—Koproncza (Kopreinitz [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69 ex 1892, Vorconcession Post 1]) oder einem anderen geeigneten Punkte der vorgenannten projectirten Linie führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 25. September 1893, Z. 61.023, dem Präsidenten des Directionsrathes der Agramer Sparcassa Milán Sztankovics und Consorten für eine von der Endstation Sziszék der Linie Steinbrück—Zágráb (Agram)—Sziszék der Südbahn-Gesellschaft abzweigende und diese über Petrinja, Gora, Glina, Topuska und die Gemarkung der Gemeinde Klokoč in der Station Touin (zwischen Károlyváros [Karlstadt] und Cameral-Moravica) der Linie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Károlyváros—Fiume verbindende normalspurige Eisenbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 25. September 1893, Z. 67.448, dem Reichstags-Abgeordneten Franz Bessenyec, dem Ernst Schottola und Consorten für eine von der Station Topolovecz (Nagy-Topolovecz, zwischen Temesvár und Karánsebes) der Linie Marchegg — Budapest — Orsova — Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende bis zum Badeorte Buziás führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Parlamentarisches. (Motivenbericht des königl. ungar. Handelsministers zum Kostenvoranschlage für das Betriebsjahr 1894.) Dem Motivenberichte des kgl. ungar. Handelsministers zum Kostenvoranschlage für das Betriebsjahr 1894 zufolge, umfasst sein Ressort nahezu ein Fünftel der gesammten ordentlichen Ausgaben des Staates. Es figurirt ferner unter den Investitionen mit nahezu 60 pCt. der sämmtlichen investirten Beträge; es trägt zu den Einnahmen mehr als ein Viertel der Gesammtziffer bei. Ausserdem hat es durch die Anzahl der bei den kgl. Ungarischen Staatsbahnen beschäftigten Personen und durch die hohen Beträge, mit welchen die Bahnacquisitionsschulden unter den gesammten Staatsschulden figuiren, eine besondere Bedeutung im Staatshaushalte. Der Minister hebt in seinem Berichte hervor, dass er, im Interesse der Herstellung und Erhaltung des Gleichgewichtes der allgemeinen finanziellen Gebahrung des Staatshaushaltes, die ordentlichen Ausgaben gegen das vorjährige Präliminare um 5·3 Millionen, die Investitionen um 1·3 Millionen Gulden höher veranschlagt, und ungeachtet der hiedurch erforderlichen Mehr-

ausgabe von 6·6 Millionen Gulden ist die Bilanz seines Portefeuilles eine active, indem per Saldo für das Jahr 1894 um circa 0·3 Millionen Gulden weniger erfordert wird als im Vorjahre. Allerdings wird im Motivenberichte auch gesagt, dass ausser all den ins Budget eingesetzten Posten Bauten und Anschaffungen ins Auge zu fassen seien, für welche, wie für die Mármaros-Szigeter Eisenbahn, das zweite Geleise der Waitzen-Graner Bahn, die Regulirungsarbeiten an der unteren Donau und jene Leistungen, bezüglich deren, wie bei den grösseren Bauten am Fiumaner Hafen und bei den kgl. Ungarischen Staatsbahnen (bei letzteren auch die Neuinvestitionen) separate Vorlagen nothwendig sein werden. Im Allgemeinen hebt der Motivenbericht noch hervor, dass der G.-A. IV ex 1893, welcher für die Verbesserung der materiellen Lage der Staatsbeamten Sorge trägt, in der praktischen Durchführung in seinem Ressort einige Mängel zu Tage treten liess, denen er bereits im Rahmen des gegenwärtigen Voranschlages abzuhelfen trachtet. Das Exposé behandelt in gleich ausführlicher Weise selbstverständlich sämmtliche dem Handelsressort zugewiesenen Dienstzweige und Agenden, als: Strassen-, Telegraphen- und Telephonwesen, Staatsfabriken, Innen- und Aussenhandel etc. Wir beschränken uns jedoch in unserem Berichte darauf, nur das auf das Eisenbahn- und Schiffahrts-Communicationswesen Bezügliche fachlich zu erörtern, das Gesammtbild des Ressorts aber durch nachfolgende dem Exposé beiliegende Tabellen im Allgemeinen darzustellen. Im Vergleiche der Summarien der letzten drei Jahre betragen:

	1894		1893	1892	1891	
	Millionen Gulden					
die gesammten ordentlichen Ausgaben	70·817		65.526	61·373	50·890	
Pensionen . . .	0·910		0.900	0·860	0·800	
die transitorischen Ausgaben . .	0·797	81·845	0·754	0·742	0·527	58·525
die Investitionen sind wesentlich erhöht	9·314		8·009	6·385	6·308	
die Einnahmen sind wesentlich höher präliminirt	104·352		97·878	91·872	69·896	

Obschon sich demnach seit dem Jahre 1891 die Gesammtausgaben des Ressorts von 58·525 Millionen Gulden auf 81·845 Millionen Gulden erhöht haben, hat doch die Steigerung der Einnahmen von 69·896 Millionen Gulden auf 104·352 Millionen Gulden bewirkt, dass die Cassebilanz von 11·371 Millionen Gulden Ueberschuss auf 22·507 Millionen Gulden gestiegen ist; diese wesentliche Steigerung hat allerdings schon in den Jahren 1892 und 1893 ebenfalls stattgefunden, allein auch die letztjährige Ausgabenzunahme hat durch adäquate Einnahmensteigerung kein ungünstigeres Resultat zu Tage treten lassen.

Die Verwaltungskosten, in Nettobeträgen berechnet, ergeben für:

	1894	1893	1892	1891
Centralverwaltung .	581.868	531.903	537.949	534.166
Staatsbauämter . . .	515.795	449.531	456.544	480.286
Staatsstrassen . . .	3,218.526	3,218.526	3,229.601	3,239.601
Gewerbliche und commercielle Zwecke .	629.082	473.975	297.721	221.093
Seeschiffahrt	44.048	2.253	—4.422	—71.488
Aichung	13.270	11.570	11.270	11.970
Statistisches Bureau .	94 477	84.285	80.185	87.760
	5,097.066	4,682.043	4,559.328	4,569.228

Die Verwaltungskosten sind daher nach dreijährigem Stationärbleiben im letzten Budget um circa 0·4 Millionen Gulden höher angesetzt.

Die Geschäftsbetriebe aber zeigen folgende präliminirte Netto-Erträgnisse:

	1894	1893	1892	1891
Post, Telegraph und Telephon .	4,040.000	3,916.000	3,495.000	3,332.000
Staatsbahnen . .	32,770.000	31,500.000	29.910.000	18,660.000
Maschinenfabriken	965.000	900.000	691.340	651.680
Diósgyörer . . .	850.000	807.700	961.685	925.920
	38,625.000	37,123.700	35,058.025	23,569.600

Gegen das Vorjahr ist also die Erhöhung 1,501.300, gegen das Jahr 1892 3,566.975, gegen 1891 aber 15,055.400, von welch letzteren auf die Staatsbahnen allein 14,110.000 Gulden entfallen.

Speciell das Eisenbahn- und Schiffahrtswesen betreffend, hebt der Bericht Eingangs hervor, dass im Sinne des mit Rumänien abgeschlossenen Vertrages die technischen Arbeiten der Verbindungsbahn Diemes-Palanka rechtzeitig fertiggestellt werden müssen. Für Neubauten an den kgl. Ungarischen Staatsbahnen sind rund $5^1/_2$ Millionen Gulden präliminirt: hierin sind die Mármaros-Sziget-Stanislauer Eisenbahn und die Kosten der Herstellung des zweiten Geleises der Waitzen-Graner Bahn nicht mit inbegriffen, ausserdem sind darin nicht enthalten: die grösseren Investitions-Ausgaben, die durch Vermehrung und Erweiterung der Werkstätten, durch Vergrösserung der Zugförderungs-Anlagen, durch Anschaffung neuer Locomotiven und durch sonstige Bauten nothwendig werden dürften. Bezüglich deren Bedeckung, sowie der Bedeckung der noch im Jahre 1894 durchzuführenden Hafen- und Bahnbauten in Fiume wird insgesammt eine separate Vorlage auf den Betrag von $7^1/_2$ Millionen Gulden — zu decken aus den Cassenbeständen der Regierung — erfolgen. Der Minister wünscht auch Fürsorge zu treffen für die Vergrösserung der Stationen der Waagthalbahn und der Stationen Hatvan, Klausenburg und Temesvár; er bittet ferner um die Ermächtigung zur Anschaffung von 1200 neuen Personen- und Conducteurswagen, damit dem Mangel an Personenwagen in den nächsten Jahren noch vor der Millenniums-Ausstellung radical abgeholfen sei.

Das Betriebsnetz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, welches als wichtigster Zweig des Ressorts hervorgehoben wird, ist mit Inbegriff der Localbahnen im Berichte mit 10.410 km Betriebslänge ausgewiesen. Die Betriebseinnahmen sind mit 77,000.000 fl., die Betriebskosten mit 44,230.000 fl., der Betriebsüberschuss mit 32,770.000 fl. eingestellt, was selbst mit Einrechnung der alten Emissionsverluste circa $4^1/_2$ pCt. des Anlagecapitals repräsentirt. Durch die Zunahme der Linie und die Steigerung des Verkehres wurde es nothwendig, das Präliminare der Betriebsausgaben gegenüber dem Jahre 1893 um 2·23 Millionen Gulden zu erhöhen.

Es wurden ferner ausreichende Beträge ausgeschieden zur Instandhaltung der Bahnen und des Standes der Fahrbetriebsmittel, sogar zur allmäligen Verbesserung derselben, wie z. B. zur Auswechslung des alten Schotterbettes, zur Verfestigung des Oberbaues durch Unterlagsplatten zur Anwendung von 42 kg schweren und 12 m langen Stahlschienen mit grossem Profil für die Bicycle. Behufs Verbesserung der materiellen Lage des Personals wurden zu Beförderungszwecken 250.390 fl. veranschlagt und überdies der Personalstatus um 1200 neue Arbeitskräfte vermehrt.

Unter den transitorischen Ausgaben und Investitionen des Ressorts erscheinen im 1894er Präliminare 10·1 Millionen Gulden, welche zum Theile von den bereits im Zuge befindlichen Bauten, Instructionen und Subventionen in Anspruch genommen werden, z. B. für die contractlichen Seeschiffahrten, die Pressburger und Komorner Brücke, die Savebrücke, den Fiumaner Hafen, die Bahnstationen Raab, Theresiopel, Szolnok, Miskolcz, Grosswardein, Pressburg, die bereits angeschafften Fahrbetriebsmittel u. s. w. Alle diese Arbeiten sollen mit gesteigerter Energie fortgesetzt oder vollendet werden und ausserdem sind auch nothwendig gewordene Neubauten, Anschaffungen u. s. w. präliminirt, so z. B. die Unterstützung der freien Seeschiffahrt im Sinne des G.-A. XXII ex 1893, die Sicherung der Herstellung eines Docks und einer Schiffsfabrik in Fiume mittelst Staatshilfe, die Entwicklung kleinerer Häfen an dem ungarisch-croatischen Litorale etc.

(Fortsetzung folgt.)

— (Bericht des kgl. ungar. Finanzministers über die Conversion von Eisenbahntitres.) Der Bericht des kgl. ungar. Finanzministers über das Staatsbudget pro 1894 gibt in Angelegenheit der Conversion von Eisenbahntitres (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 111) folgende Auskünfte: Es wurden bisher convertirt 13·679 Millionen Gulden Siebenbürger Bahn-Actien, 4·53 Millionen Gulden Donau-Draubahn-Actien, 17·7878 Millionen Gulden Alföld-Fiumaner Bahn-Actien, 7·85 Millionen Gulden Budapest-Fünfkirchner Bahn-Actien, 4·9062 Millionen Gulden Ungarisch-Galizische Bahn-Actien, 12·2594 Millionen Gulden Ungarische Westbahn-Actien, 17·756 Millionen Gulden Nordostbahn-Actien, 25·409 Millionen Gulden Nordostbahn-Silberprioritäten, 16·3824 Millionen Gulden Westbahn-Prioritäten erster Emission, 2·6548 Millionen Gulden Westbahn-Prioritäten zweiter Emission, insgesammt 483,718.510 Gulden in Papier und Silber. Hiefür waren pro 1892 nach Abzug der Capitalsrentensteuer und Stempelgebühr 24,617.789 fl. 94 kr. als Annuität erforderlich. Da nun zur Rückzahlung dieser Schulden, mit Inbegriff der gleichfalls convertirten 358·487 Millionen Gulden 5percentige Papier-Rente, 2·02131 Millionen Gulden Remanential- und Rottungs-Ablösungs-Obligationen, 1062 Millionen Kronen 4percentiger Kronen-Rente emittirt wurden, welche 21·24 Millionen Gulden Verzinsung erheischen, ergibt sich ein Ersparniss von

3.377.789 fl. 94 kr. An Goldtitres wurden convertirt: 0·975 Millionen Gulden 6percentige und 12·5276 Millionen Gulden 5percentige Nordostbahn-Goldprioritäten und 3·2018 Millionen Gulden 5percentige Investitions-Anleihe in Gold, insgesammt 16,704.400 fl. in Gold, zu deren Verzinsung und Amortisation im Jahre 1892 (mit Zuschlag des damaligen 18percentigen Agios) 1,171.896 fl. 68 kr. erforderlich waren, während zur Rückzahlung 18 Millionen 4percentiger Gold-Rente emittirt wurden, die mit Zuschlag eines 19percentigen Agios 856.800 fl. Jahreserforderniss nöthig machen, mithin ein Ersparniss von 315.096 fl. 8 kr. resultiren lassen. Beide Ersparniss-Posten zusammen (3,692.886 fl. 62 kr.) gestatten im Sinne des G.-A. XXI ex 1892 die Emission von 72 Millionen Gulden 4percentiger Gold-Rente, die einen Jahreszinsen-Aufwand (mit 19percentigem Agio) von 3,427.200 fl. vernrsachen, so dass man ohne neuerliche Belastung einen grösseren Goldposten beschaffen kann, als (nebst den aus den Cassenbeständen auszuscheidenden 45 Millionen Gulden Gold) für die auf Ungarn entfallenden 30 Percent der einzuziehenden Staatsnoten nothwendig ist und noch 265.686 fl. 62 kr. an Jahresersparniss erübrigen, wozu noch die in Wegfall kommenden Silberbeschaffungs-Spesen hinzukommen, wodurch sich das Ersparniss auf jährlich 280.000 fl. erhöht.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Vermehrung der Lagerränme im Bereiche der Budapester Babnböfe.) Nachdem die von der Ungarischen Verkehrs- und Wecbslerbank in Budapest gepachteten und betriebenen Communal-Lagerhäuser in Folge Ueberfüllnng ihrer Magazinsräume den gegenwärtigen Anforderungen des Cerealien-Verkehrs nicht mehr genügen, hat der kgl. ungar. Handelsminister die Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen beauftragt, sich ohne Verzug mit den Vertretern der Bank ins Einvernehmen zu setzen, um anf den Stationen der Bndapester Bahnhöfe Magazine zur Verfügung der Lagerhänser zn stellen. Unter Führung des kgl. ungar. Staatsbahndirectors Scbober fand nnter Zuziehung der Lagerhausvertreter am 16. September eine commissionelle Begehung sämmtlicher Budapester Bahnböfe statt, und wurde den hauptstädtischen Lagerhäusern am Donauuferbahnhof sofort ein Magazin überwiesen, daselbst auch zum Bau von zwei weiteren Magazinen ein geeigneter Complex znr Verfügung gestellt.

Ausland.

Sachsen. (Betriebsergebnisse der kgl. Sächs. Staats- und der in Staatsverwaltung befindlichen Privateisenbahnen im Monate Mai, bezw. in den Monaten Jänner bis Mai.) Im Monate Mai haben die Einnahmen betragen: Bei den kgl Sächs. Staatseisenbahnen (Betriebslänge 2679·01 km gegen 2605·71 km im gleichen Monate des Vorjahres) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre Mark 3,072.328·57 (2,283.590·87), aus dem Güterverkehre Mk.4,763.041·90 (4,612.802·96), zusammen sobin Mk. 7,835.370·47 (6,896.393·83); bei der Linie Zittau—Reichenberg (Betriebslänge 26·61 km) aus dem Personen- und Gepäcksverkebre Mk. 31.762·76 (26.921·31), aus dem Güterverkehre Mk. 37.467·24 (37.378·32), zusammen sohin Mk. 69.230 (64.299·63); bei der Linie Altenburg—Zeitz (Betriebsläuge 25·28 km) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre Mark 11.765·22 (10.247·77), aus dem Güterverkehre Mk. 83.230·51 (73.490·50), zusammen sohin Mk. 94.995·73 (83.738·27); bei der Linie Zittan—Oybin—Jonsdorf (Betriebslänge 14·45 km) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre Mk. 11.342·38 (6986·21), aus dem Güterverkehre Mk. 1297·07 (1289·05), zusammen sohin Mk. 12.639·45 (8275·26). In den Monaten Jänner bis Mai haben die Gesammteinnahmen betragen: bei den kgl. Sächs. Staatseisenbahnen Mk. 34,276.605.28 (32,030.959 23), bei der Linie Zittan—Reichenberg Mk. 293.623 57 (285.851·28), bei der Linie Altenburg—Zeitz Mk. 378.946·06 (381.310·63) und bei der Linie Zittau—Oybin—Jonsdorf Mk. 28.330·11 (23.016·98).

Baden. (Ausdehnung der Frachtermässigung für Futtermittel auf Düngemittel.) Mit Wirksamkeit vom 1. October wurde die am 9. Juni kundgemachte Fracbtermässigung für Streu- und Futtermittel auch auf gewisse Arten von künstlichen Düngemitteln — Cbilesalpeter (roher Natronsalpeter), Gnano aller Art, Superphosphat (saurer, phosphorsaurer Kalk), rohe Kalisalze, Kali und Magnesia-Salzfabrikate — bei Sendnngen in Wagenladungen ausgedehnt.

Schweiz. (Frachtermässignng für Holzsägespäne nnd Holzsägemehl.) In Serie I des temporären Ausnahmetarifes für Streu- nnd Futtermittel der schweizerischen Bahnen vom 8. Juni wurden mit Wirksamkeit vom. 15. October die Artikel Holzsägespäne und Holzsägemehl neu aufgenommen. Auf diese Artikel findet der erwähnte Ausnahmetarif jedoch nnr Anwendung, wenn sie als Streumittel Verwendung finden und die Sendungen an cantonale oder communale Behörden, Vereine und Corporationen, ökonomische und gemeinnützige Gesellscbaften oder Notbstands-Comités adressirt sind oder von solchen aufgegeben werden.

Griechenland. (Stand der griechischen Eisenbahnen.) Nach einem Auszuge ans den englischen Consulatsberichten ans Piräus und Patras im „Railway Engineer“ ist der Stand der griechischen Eisenbahnen folgender: Die im Jahre 1890 begonnene Linie Piräus—Larissa (Thessalien) naht ihrer Vollendung. Sie ist die einzige Vollspurbahn Griechenlands, hat eine Länge von 348 km und geht über Athen, Bozati, Liano, Kladhi und Pentamilos nacb Larissa. Für später bestebt der Plan, sie zwischen Salonichi und Usküp an das europäische Eisenbahnnetz anzuscbliessen. Ihre beiden Zweigbahnen nach Chalcis und Lamia von je 20 km Länge sind fast beendigt. Die Strecke Piräus—Pentamilos (268 km) wurde in kleinen Losen an Unternehmer vergeben. Hier könnten ungefäbr 200 km noch in diesem Jahre eröffnet werden. Der tecbnisch schwierigste Tbeil liegt im Bralo-Bezirk, wo auf einer Strecke von 20 km neben mebreren Brücken, Einschnitten und Ueberführungen ein Tunnel von 2000 m Länge und mehrere kleinere zu bohren waren. Die Linien Patras—Athen und Pyrgos—Olympia sind zwar in Betrieb, jedoch ist der Verkebr so scbwach, dass die Kosten nicht gedeckt werden können. In Folge dessen sind die mit 275 Drachmen ausgegebenen Actien zur Zeit anf 130 zurückgegangen. Die Linie Linie Korinth—Nauplia—Tripolitsa (im Herzen von Morea) ist ebenfalls im Betrieb. Sie bietet die beste Gelegenheit, Nemea, Mykenae, Argos, Epidaurus, Mantinea nnd andere geschichtliche Orte zu besuchen. Leider ruhen die Arbeiten an der Fortsetzung dieser Strecke, Tripolitsa—Calamata, die schon in Angriff genommen war, jetzt wieder. Die Vorarbeiten zn der neuen Linie Diacofto-Calavryta sind zwar angefangen, jedocb dürfte noch lange Zeit vergehen, bis diese Bahn dem Verkebr übergeben werden kann.

Schiffahrt.

Fiumaner Seeschiffahrt. (Constituirung einer Local-Dampfschiffahrts-Gesellscbaft.) Am 21. September constituirte sich in Fiume eine von Capitalisten finanzirte Local-Dampfschiffabrts-Gesellscbaft, welcber, wie aus Budapest berichtet wird, vom Zeitpunkte des Beginnes ihrer programmmässigen Thätigkeit an, eine staatlicbe Subvention in Aussicht gestellt wurde. Es wird ansschliesslich der constante Verkehr zwischen Fiume, Abbazia und Lovrana cultivirt werden und ist zu diesem Bebnfe bereits ein mit allem Comfort ausgestatteter schnell segelnder Dampfer zum Kostenpreise von 5000 Pfund Sterling in England angekauft und sind noch zwei weitere derartige Dampfer bestellt worden.

Danzig. (Schiffahrtsverkehr anf der Weichsel im Jahre 1892.) Laut der im Jahresberichte des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Danzig enthaltenen Nachweisungen gingen in der Zeit vom 17. März bis 8. December und vom 20. bis 22. December 1892 durch die Plehmedorfer Scbleuse:

Stromab:

a) 9759 Schiffe (7420 beladene und 2339 nnbeladene), und zwar 15 nnbeladene Seeschiffe, 4764 Flussdampfer (3788 beladen und 976 unbeladen), 375 Gabarren und oberländische Canalkähne (241 beladen und 134 unbeladen), 466 kurische Kähne (166 beladen und 299 unbeladen), 2079 Berliner Oderkähne und Zillen (1366 beladen und 713 unbeladen), 227 Barken und Dubasse (210 beladen und 17 unbeladen), 142 Galler und Biggen (45 beladen und 97 nnbeladen), 22 Yacbten (12 beladen und 10 unbeladen), 1217 Lummen, Beidacke und Obstkähne (1139 beladen und 78 nnbeladen), 453 beladene Kähne mit Fischen, Butter, Scbweinen;

b) 582 Holztraften (unbeladen).

Stromauf:

a) 9878 Schiffe (6372 beladene und 3506 unbeladene), und zwar 20 beladene Seeschiffe, 4771 Flussdampfer (3859 beladen und 912 unbeladen), 371 Gabarren nnd oberländiscbe Canalkähne (324 beladen und 47 nnbeladen), 456 kurische Kähne (440 beladen nnd 16 unbeladen), 2143 Berliner Oderkähne und Zillen (1421 beladen und 722 unbeladen),

236 Barken und Dubasse (22 beladen und 214 unbeladen), 145 Galler und Biggen (112 beladen und 33 unbeladen), 40 Yachten (31 beladen und 9 unbeladen), 1231 Lummen, Beidacke und Ohstkähne (143 beladen und 1088 unbeladen), 465 unbeladene Kähne mit Fischen, Butter, Schweinen;

b) 17 unbeladene Holztraften.

Der Waarenverkehr auf der Weichsel per Schiff nach Danzig bezifferte sich auf 2,289.440 q (gegen 1,318.035 q im Jahre 1891), darunter 650 q Düngemittel aller Art, 4155 q Lumpen aller Art, 650 q Knochen, 1490 q Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure, 1240 q Roheisen und Brucheisen, 1260 q andere unedle Metalle, 7345 q verarbeitetes Eisen aller Art, 2395 q Cement, Trass und Kalk, 1,165.320 q Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 1520 q Flachs, Hanf, Heede, Werg, 171.880 q Weizen und Spelz, 93.095 q Roggen, 2090 q Hafer, 19.835 q Gerste, 8890 q anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 71.970 q Oelsaat, 920 q Stroh und Heu, 2875 q Kartoffel, 3490 q Obst, frisches und getrocknetes, 3090 q Glas und Glaswaaren, 1100 q Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 29.345 q harte Stämme (Nutz-, Bau-, Schiffsholz), 20.340 q harte Schnittwaaren, 29.720 q weiche Stämme, 19.050 q weiche Schnittwaaren, 15.810 q weiche Brennholzscheite, 4995 q Reisig und Faschinen, 8305 q Fastagen, Fässer, Kisten und Säcke, 4330 q Instrnmente, Maschinen und Maschinentheile, 9655 q Bier, 5995 q Branntwein, 8480 q Fische, auch Heringe, 8290 q Mehl und Mühlenfahrikate, 7365 q Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 333.470 q Zucker, Melasse, Syrup, 8515 q fette Oele und Fette, 25.535 q Steine und Steinwaaren, 2285 Coaks, 3895 q Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 3740 q lebendes Vieh, 166.035 q Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 2470 q Thonwaaren, Steingut, Porzellan; der Inhalt der Holztraften betrug 1,729.000 q.

Von Danzig wurde per Schiff auf der Weichsel befördert 2,432.780 q (gegen 2,268.505 q in 1891), darunter 18.240 q Düngemittel aller Art, 2575 q rohe Baumwolle, 19.530 q Soda, 31.800 q Farhholz, 8760 q Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure, 87.710 q Roheisen und Brucheisen, 4765 q andere unedle Metalle, 117.445 q verarbeitetes Eisen aller Art, 45.380 q Cement, Trass und Kalk, 22.225 q Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 1335 q Flachs, Hanf, Heede, Weeg, 12.800 q Weizen und Spelz, 27.720 q Roggen, 1535 q Gerste, 4805 q anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 4215 q Oelsaat, 1330 q Kartoffel, 1055 q Obst, frisches und getrocknetes, 2885 q Glas unn Glaswaaren, 5505 q Häute. Felle, Leder, Pelzwerk, 12.830 q harte Stämme (Nutz-, Bau-, Schiffsholz), 1110 q harte Schnittwaaren, 10.270 q weiche Stämme, 12.990 q weiche Schnittwaaren, 54.255 q Reisig und Faschinen, 4495 q Fastagen, Fässer, Kisten und Säcke, 4270 q Holzwaarsn und Möbel, 14.100 q Instrumeute, Maschinen und Maschinentheile, 1000 q Bier, 5620 q Branntwein, 11.420 q Wein, 48.210 q Fische, auch Heringe, 41.530 q Mehl und Mühlenfahrikate, 39.720 q Reis, 16.320 q Salz, 11.415 q Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacso, 81.800 q Zucker, Melasse, Syrup, 46.870 q fette Oele und Fette, 161.720 q Petroleum und andere Mineralöle, 299.490 q Steine uud Steinwaaren, 963.370 q Steinkohlen, 15.550 q Coaks, 5270 q Torf, 92,330 q Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 33.290 q Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren; der Inhalt der Holztraften beziffert sich mit 11.030 q.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 6. October bei der Firma:

„K. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft"

J. und Ph. Dr. August Freiherr von Alber-Glanstätten, Präsident der k. k. Seebehörde im Ruhestande in Triest, als von der k. k. Staatsverwaltung ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 2. Novemher:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. fl. 7.50 Silber, II. Em. Frcs. 12.50 Gold, 4 pCt. Prioritäten, Stücke zu fl. 1000 und zu fl. 200, Coupon fl. 20.—, resp. 4.— Silber.

Budapester Strasseneisenbahn. 4½ pCt. Emission 1889. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten, Stücke zu Mark 10.000.—, Mark 200.—; Stücke zu Mark 400.—, Mark 8.— Gold.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäts-Ohligationen v. J. 1872, fl. 7.50 Silber, 4 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1887, für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Actien fl. 5.— Silber, 4 pCt. Prioritäts-Obligationen v. J. 1884, steuerpflichtig, fl. 5.40 Silher, steuerfrei fl. 6.— Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen lit. B fl. 5.— Silber.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. Mk. 10.— Gold, 4 pCt., Em. 1883, Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold.

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten Em. 1885. Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold.

Verlosungen.

Localbahn Asch-Rossbach. Prioritäts-Actien (Rückzahlung seit 1. Juli 1893).

Am 1. Juli:

Localbahn Gross-Priesen — Wernstadt — Auscha. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ah 2. Jänner 1894).

Mährische Westbahn. 4 pCt. Prioritäts-Ohligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Am 1. October:

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (Rückzahlung ah 2. Jänner 1894).

Fünfkirchen-Barcser Eisenhahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. April 1894).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Am 2. October:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Ungarische Staatseisenbahn-Silher-Anleihe vom Jahre 1889. 4½ pCt. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Rückzahlungen.

Ah 2. November:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1882 (verlost am 1. August).

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silber-, 5 pCt. Gold- und 4 pCt. Silher-Prioritäten (verlost am 1. Mai).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Silber-Prioritäten vom Jahre 1887 (verlost am 1. August).

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Actien I.—IV. Emission und 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Mai).

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Gold-Prioritäten I. nnd II. Em. und 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October).

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Streckenzu den Vereinshahnstrecken.) Die 23·482 km lange Strecke Honau—Münsingen der kgl. Württemhergischen Staatseisenbahnen, deren Eröffnung am 1. October erfolgte, ist als Vereinshahnstrecke zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXVIII. Stückes.) Das am 16. October herausgegebene CXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2332: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 10. October 1893, Z. 24.756, hetreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von lebenden Klauenthieren aus Italien nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2333: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 10. October 1893, Z. 35.086, betreffend die Aufhebung des Verhotes der Einfuhr nnd des Eintriebes von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Troppau in Schlesien nach Mähren.

— (Inhalt des CXXIX. Stückes.) Das am 17. October herausgegebene CXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2334: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 12. Octoher 1893, Z. 16.991, betreffend die Beibringung von Viehpässen für die aus Galizien nach Schlesien einzuführenden Pferde.

Nr. 2335: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 10. Octoher 1893, Z. 1135, hetreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch, Biala und Wiener-Neustadt nach den Städten Frankenberg, Grossenhain, Meissen, Pirna und Schneeberg in Sachsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen von Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen nach Suczawa, Predeal und Verciorova.

Einführung eines Ausnahmetarifes.

Mit 1. October 1893 gelangte ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen (Locomotiven und Tendern, Personen- und Güterwagen) als Frachtgut von Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen nach Suczawa, Predeal und Verciorova zur Einführung.

Der Tarif kann bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 0·20 Mark bezogen werden.

Wien, am 19. October 1893. [881]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits (via Oesterreich-Ungarn).

Tarif.

Am 1. November 1893 gelangt ein Tarif, enthaltend allgemeine und besondere Bestimmungen, sowie Tariftabellen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, nebst Betriebs-Reglement für den directen Verkehr zwischen nord- und süddeutschen Stationen einerseits und Stationen der Serbischen, der Bulgarischen Staatsbahnen, sowie der Orientalischen Eisenbahnen andererseits (via Oesterreich-Ungarn) zur Einführung.

Exemplare der erwähnten Drucksachen sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 17. October 1893. [882]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Einführung eines Ausnahmetarifes für Weintransporte aus Rumänien nach der Schweiz.

Mit 1. November 1893 tritt im Combinirten Schiffs- und Bahnverkehre ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Wein in Fässern und leer zurückgehenden oder zur Füllung versendeten Weinfässern zwischen Stationen der Rumänischen Eisenbahnen und der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und Bregenz trans., Buchs trans., St. Margrethen trans., bezw. Lindau trans., dann Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen und Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, bezw. Bötzbergbahn und der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen andererseits in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 16. October 1893. [883]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Verkehr Ungarn-Russland. Getreideverkehr Russisch-Oesterreichische Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits.

Giltigkeit der Frachtsätze für Granica transit, resp. Szczakowa transit.

(Unter Aufhebung der im Verordnungs-Blatte Nr. 120 vom 17. October 1893, Seite 1895, verlautbarten Kundmachung.)

Das im Nachtrage I zum Gütertarife vom 1. Juli n. St. 1892 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, im Nachtrage II zum Ausnahmetarife für Getreide etc. vom 1. November 1892, im Nachtrage I zum Tarife vom 1. December 1892 für den Verkehr Ungarn-Russland, dann im Verordnungs-Blatte Nr. 103 vom 5. September 1893, Seite 1637, für den Ausnahmetarif für Getreide etc. im Verkehre Russisch-Oesterreichische Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits verlautbarte Verzeichniss jener russischen Bahnen, nach und von welchen die in diesen Tarifen für Granica trs., resp. Szczakowa trs. enthaltenen Frachtsätze zur Anwendung gelangen, tritt ausser Kraft und ist durch Nachstehendes zu ersetzen:

Baltische Eisenbahn, Baskuntschak-Bahn, Borowitschi-Eisenbahn, Brest-Cholm, Dwinsk-Witebsk, Finnländische Bahnen, Iwangorod-Dombrowa-Bahn (excl. Sosnowice loco), Libau-Romny-Bahn (excl. der Strecke Bachmatsch-Romny), Lodser Eisenbahn, Mitauer, Moskau-Brester, Moskau-Jaroslawl, Jaroslawl-Wologda, Moskau-Kursk-Bahn (excl. Kursk), Moskau-Nischnij-Nowgorod, Moskau-Kasan, Muromer, Nikolaj, Nowgoroder, Nowotorschsk, Orel-Witebsk, Polessje-Bahnen, Prinarew, Pokow-Riga, Riga-Bolderaa, Riga-Dwinsk, Riga-Pukkum, Rjasan-Uralsker, Rschew-Wjasma, Russische Südostbahnen (Koslow-Woronesch-Rostow, Orel-Grjasi, Grjasi-Zarizyn und Livny-Bahn), Rybinsk-Bologoje, die Strecke Grajewo—Rowno der Russischen Südwestbahnen, Samara-Slatoust-Bahn mit der Orenburger Zweiglinie, Sedlez-Malkin, Schuja-Iwanowo, St. Petersburg-Warschauer, Sysran-Wjasma, Uralbahn, Warschau-Terespoler, Warschau-Wienerbahn (exclusive Sosnowice loco) und Weichselbahn.

Wien, den 18. October 1893. [884]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. Tarif vom 1. Juni 1889.

Einführung eines Nachtrages VI.

Mit 1. November 1893 tritt zum Ausnahmetarife für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. Juni 1889 ein Nachtrag VI in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der Vorbemerkungen,
2. neue Frachtsätze nach der Station Častolowitz der Oe.N.W.B. und ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Bučic-Wrdy und Žleb der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft,

3. Aenderungen und Ergänzungen,
4. Entfernungen in Kilometern,

und ist unentgeltlich zu beziehen durch die kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin und die Direction der k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn zu Wien.

Wien, den 14. October 1893. [885]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Militärtarif.

Anwendung desselben auf reexpedirte Getreidesendungen.

Zu den ab 1. November 1892 giltigen Tarifen und Tarifbestimmungen für Militärpersonen-, Gepäcks- und Gütertransporte auf den österr. Eisenbahnen, auf den ungarischen Linien der Südbahn, auf den Eisenbahnen Bárcs-Pakracz, Güns-Steinamanger und Holics-Göding, sowie auf den Eisenbahnen in Bosnien und in der Herzegowina, tritt am 1. November 1893 der Nachtrag II, betreffend Anwendung der Militärtarife auf reexpedirte Getreidesendungen in Kraft.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 18. October 1893. [886]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag X zum Tarife, Theil II, Heft 1.

Am 1. December 1893 tritt der in der Ueberschrift genannte Tarifnachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält geänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lieben (Oe. N. W. B. und St. E. G.) und Prag (St. E. G.) einerseits und Stationen der Böhmischen Westbahn andererseits, directe Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Častolowitz (Oe. N. W. B.) und Rossitz (S. N. D. V. B.), Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen und Berichtigung.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 18. October 1893. [887]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Sonstige Nachrichten.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Tarifirnng künstlicher Düngemittel.) Mit Wirkung vom 1. October 1893 wird die am 10. Juni 1893 bekannt gemachte Frachtermässigung für Streu- und Futtermittel auch auf gewisse Arten von künstlichen Düngemitteln bei Sendungen in Wagenladungen ausgedehnt.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Massnahmen zur Abhilfe des Futtermangels.) Zur Beseitigung von Missverständnissen wird bekannt gegeben, dass der mit dem 1. August 1893 auf den kgl. Bayer. Staatseisenbahnen zur Einführung gelangte Ausnahme-Staffeltarif für Streu- nnd Futtermittel aller Art hinsichtlich der Streumittel bis zum 1. September 1894 und hinsichtlich der sämmtlichen im Tarife aufgeführten Futtermittel (Mais, Stroh, Heu, Rüben, Trebern, Malzkeime, Futtermehl, Futterkuchen u. s. w. bis auf Weiteres Geltung hat.

Ebenso haben auch die im Anhange zu dem vorbezeichneten Ausnahmetarife bekannt gegebenen weitergehenden Frachtermässigungen auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bis auf Weiteres Geltung.

Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. August 1893. (Einbeziehung des Artikels Heidekraut.) Mit Giltigkeit vom 1. October 1893 ab ist der vorgenannte Ausnahmetarif auf den Artikel „Heidekraut“ ausgedehnt worden. Die Abfertigung erfolgt zu den Sätzen der Kilometertariftabelle a) für die unter 1 und 2 c) des Tarifes genannten Artikel.

Bayerisch-Belgisch-Englischer Gütertarif vom 1. Juni 1893. (Gleichstellung von Frachtsätzen.) Die mit Nachtrag VI zum Deutsch-Belgischen Gütertarif, Heft Nr. 1 und 2, am 1. October 1893 zur Einführung gelangten Frachtsätze für Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels und Meiningen gelten vom gleichen Zeitpunkte ab auch für die Stationen Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels und Meiningen im Belgisch-Bayerischen Verkehr.

Im Nachtrag XII zum Bayerisch-Belgischen Gütertarif, sowie in dem vorerwähnten Nachtrag zum Heft I des Deutsch-Belgischen Gütertarifes ist beim Ausnahmetarife für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren der Frachtsatz der Abtheilung b) für Prohstzella—Ternenzen (transit) von 41·74 anf 41·76 Franken abzuändern.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die derzeitigen Tarifsätze noch bis zum 20. November 1893 in Giltigkeit.

Schlesisch-Süddeutscher Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892 und Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Juni 1892. (Aufnahme der Station Ortrand.) Mit Wirksamkeit vom 15. October 1893 wird die Station Ortrand des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin mit den um 10 km höher gehaltenen Entfernungen der Station Schönfeld bei Grossenhain in den Tarif aufgenommen.

Im Ausnahmetarif I für Güter der österreichischen Stückgutclasse II erhöhen sich für Ortrand die Ausnahmesätze der Station Schönfeld h. Gr. um 0·11 Mk. pro 100 kg.

Getreideverkehr von Stationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach der Schweiz und den schweizerisch-südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz. (Nachtrag I zum Ausnahmetarif IV vom 1. August 1892.) Mit Wirksamkeit vom 1. November 1893 gelangt der I. Nachtrag zur Einführung, welcher ausser verschiedenen Ahänderungen und Ergänzungen des Haupttarifes die Einheziehung der Schweizerischen Südostbahn und der Gotthardbahn enthält.

Weinverkehr von Stationen der Rumänischen Eisenbahnen und der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach der Schweiz und den schweizerisch-südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz mit Umschlag in Verciorova und Wien oder Passau. (Ausnahmetarif vom 1. November 1893.) Mit 1. Novemher 1893 tritt für die Beförderung von Wein in Fässern und von leeren Weinfässern im Verkehre zwischen Stationen der Rumänischen Eisenhahnen und der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margarethen transit und Lindau transit, ferner Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, der Schweizerischen Nordostbahn, der Schweizerischen Centralbahn, sowie Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der grossherz. Badischen Staatseisenbahnen andererseits, mit Umschlag in Verciorova und Wien oder Passau, ein neuer Ausnahmetarif in Kraft.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif. (Nachtrag IX zum Heft 1 vom 1. Novemher 1890.) Mit Wirksamkeit vom 1. October 1893 gelangte der Nachtrag IX zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzugen des Kilometerzeigers, der Stations- und Ausnahmetarife, sowie der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr der bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen enthält. Die Sätze des Ausnahmetarifes 24 für Getreide aller Art, Mühlenfabrikate und Malz aller Art gelten vom 15. November an bezüglich des Artikels Malz nicht mehr für Malz aller Art, sondern nur noch für „Malz zu Brauzwecken“. Insoweit im Verkehre mit den bayerischen Localbahnstationen Arrach, Berchtesgaden, Bischofswiesen, Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal in Folge Aenderung des Localhahnzuschlages Erhöhungen eintreten, erlangen dieselben erst am 15. November Geltung.

— (Heft 2 vom 1. Jänner 1891.) Die Sätze des Ausnahmetarifes 24 für Getreide aller Art, Mühlenfabrikate und Malz aller Art gelten vom 15. November an bezüglich des Artikels Malz nicht mehr für Malz aller Art, sondern nur noch für „Malz zu Brauzwecken“.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1891	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Maner- und Dachziegel	Mühlhansen	Bubna St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Anfrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	10·8 kr.	9·0 kr.	1·8 kr.	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu beeorgen
1892	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zuckerrübe	Königsfeld	Mödritz	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Mai 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 8·1		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu beeorgen
			Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Mödritz	Königsfeld					7·1				
1893	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Schlacken und Sinteln der Position 8—19 des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893	Počátek-Serowitz	Mähr.-Ostrau	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten zu beeorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Beetcht kein directer Frachtsatz	60·2 kr.		Im Kartirungswege		
1894	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Westbahn	Koble	Stupno-Bras	Wien K.F.J.B.	Einhaltung der für Koble giltigen Tarifbestimmungen	Vom 25. October bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Tarif für den directen Kohlenverkehr mit den k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. August 1892	52·8 kr.	50·8 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		
1895	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Das in der Publication, Verordnungs-Blatt Nr. 102 vom 2. September 1893, Post 1669, in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" enthaltene Verzeichniss jener russischen Eisenbahnen, von welchen die in dieser Publication für Granica transit vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung gelangen, tritt ausser Kraft und ist durch Nachstehendes zu ersetzen: Baltische Bahn, Baskuntschak-Bahn, Borowitschi-Bahn, Brest-Cholm, Dwinsk-Witebsk, Finnländische Bahnen, Iwangorod-Domhrowa-Bahn (exclus. Sosnowice loco), Liban-Romny-Bahn (exclns. der Strecke Bachmatsch—Romny), Lodzer Bahn, Mitaner, Moskau-Brester, Moskau-Jaroslawl, Jaroslawl-Wologda, Moskau-Kursk (exclns. Kursk), Moskau-Nischnij-Nowgoroder, Moskau-Kasan, Mnromer, Nikolaj, Nowgoroder, Nowotorschsker, Orel-Witebsk, Polessje Bahnen, Prinarew Bahn, Pskow-Riga, Riga-Bolderaa, Riga-Dwinsk, Riga-Tukkum, Rjasan-Uralsk, Rschew-Wjasma, Russische Südosthahnen (Koslow-Woronesch-Rostow, Oral-Grjasi, Grjasi-Zarizyn und Livny-Bahn), Rylinsk-Bologoje, die Strecke Grajewo-Rowno der Russischen Südwestbahnen, Samara-Slatoust Bahn mit der Orenburger Zweiglinie, Sedlez-Malkin, Schnja-Iwanowo, St. Petersburg-Warschaner, Sysran-Wjasma, Uralbahn, Warschau-Terespoler, Warschan-Wiener Bahn (exclns. Sosnowice loco) und Weichselhahn.											
1896	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		In den Publicationen, Verordnungs-Blatt Nr. 103 vom 5. September 1893, fortlaufende Nr. 1680, und Nr. 105 vom 12. September 1893, fortlaufende Nr. 1713, wird mit Giltigkeit vom dritten Tage nach gegenwärtiger Verlautharung der Text in der Rnbrik „für die Transportstrecke von", wie folgt, abgeändert: Granica transit (für Sendungen von Stationen der Baltischen Eisenbahn, der Baskuntschak-Bahn, der Borowitschi-Bahn, der Brest-Cholm-Bahn, der Dwinsk-Witebsker Eisenhahn, der Finnländischen Bahnen, der Iwangorod-Domhrowaer Eisenbahn (excl. Sosnowice loco), der Liban-Romny-Eisenbahn (excl. der Strecke Bachmatsch—Romny), der Lodzer Eisenhahn, der Mitaner Bahn, der Moskau-Brester Eisenbahn, der Moskau-Jaroslawl und Jaroslawl-Wologda-Bahn, der Moskau-Kursker Eisenhahn (excl. Kursk), der Moskau-Niechnyj-Nowgoroder Eisenbahn, der Moskau-Kasaner Bahn, der Mnromer Eisenbahn, der Nikolaj-Eisenhahn, der Nowgoroder Eisenbahn, der Nowotorschsk-Eisenbahn, der Orel-Witebsker Eisenhahn, der Polessje-Bahnen, der Prinarew-Eisenbahn, Pskow-Riga-Bahn. der Riga-Bolderaa-Bahn, der Riga-Dwinsker Eisenhahn, der Riga-Tukkum-Bahn, der Rjazan-Uralsker Eisenhahn, der Rschew-Wjasma-Bahn, der Russischen Südosthahnen (Kozlow-Woronesch-Rostow, Orel-Grjasi, Grjasi-Zarizyn und Liwny-Eisenhahn) der Rybinsk-Bologoje-Bahn, der Strecke Grajewo—Rowno der Russischen Südwestbahnen, der Samara-Zlatoust-Eisenhahn mit der Orenbnrger Zweighahn, der Sedlez-Malkin-Bahn, der Schnja-Iwanowo-Bahn, der St. Petersbnrg-Warschauer Eisenbahn, der Sysran-Wjasma-Bahn, der Uralbahn, der Warschau-Tereepoler Bahn, der Warschan-Wiener Eisenbahn (excl. Sosnowice loco) nnd der Weichselbahn.)											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz –	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1897	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zinkabfälle	Wien Nordbahnhof	Mähr.-Ostrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen u. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	95·8 kr.	76·7 kr.	19·1 kr.	Im Kartirungswege		
1898	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zuckerrüben der Position Z—13 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	K r č	Ostrinoves	Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. März 1894	Localtarif	11·5 kr.	9·0 kr.	2·5 kr.	Im Kartirungswege		
1899	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Westbahn	Abfallsand	Ober-Bfis	Stankau	Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Gemeinschafts-Tarif zwischen Böhmischen Westbahn und k. k. österr. Staatsbahnen, ddo. 1. November 1892	17 kr. ö. W.	14 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1900	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 116 vom 7. October 1893, unter fortlaufender Nr. 1836, verlautbarte Frachtbegünstigung wird dahin berichtigt, dass es in der Rubrik „für die Transportstrecke nach“ statt „Aussig (für Anscha)“ richtig heissen soll: „Schreckenstein (für Anscha)“.											
1901	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Erze aller Art	Bosna-Brod	Reichenberg S.N.D.V.B.	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Anfrechthaltung der sonstigen für Güter der Specialtarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Kein directer Tarif	Kein directer Frachtsatz	130 kr.		Im Kartirungswege		
1902	Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B.		**Ergänzung.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 92 ex 1893, sub Post 1584, publicirte 50%ige Ermäesigung der Localfrachtsätze von einzelnen Stationen nach Rossitz Oe.N.W.B. wird nunmehr unter Aufrechthaltung aller sonstigen Bedingungen ausgedehnt auf sämmtliche Linien der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. für zum Bau der Zuckerraffinerie Heinr. Beniee nach Rossitz Oe.N.W.B. bestimmte Transporte von Baumaterialien.											
1903	Böhm. Nordbahn		Neue, leere Kisten	Böhm.-Leipa	Haida	In beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1894	Localgütertarif	14 kr.	10 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
1904	B.N.B.		Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche zum Neubau einer Cottondruckerei in Böhmisch-Leipa bestimmt sind, gelangt bis auf Weiteres, längstens bis Ende Februar 1894 die im Ausnahmetarif 21 der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50%ige Ermäesigung der normalen Frachtsätze nach Böhm.-Leipa in Anwendung. Die hiernach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen insolange, als der officielle Tarif nicht billiger ist.											

Im **Druck und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien** ist erschienen:

Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen.

Heft 104.

Die Vorschriften

betreffend den

Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österr. Eisenbahnen.

Zusammengestellt von

Dr. Max Freiherrn von Buschman,

k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Preis 70 Kreuzer ö. W.

Tarifeur

mit **Prima-Referenzen, selbstständiger Calculant,** per **sofort für ein grösseres internationales Speditions- und Elbeschiffahrts-Geschäft gesucht.**
Offerte unter **„P. H. 4410“** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I.** (373)

Kais. kön. Privilegium. [326]

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)

Wien, Währing, Johannesgasse 35,

empfiehlt sich zur Vervielfältigung von Plänen nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die **Zeichnung auf Pauspapier** nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. **Lieferung** von Cianotipapier zur **Selbstanfertigung** von Plänen (weisse Linien auf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

WILHELM NOWOTNY'S

Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei

Lieferant der k. k. Staatsbahnen

WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33

empfiehlt sich den (363)

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

Fabrikslager: Hernals, Karlsg. 19. | Die Parquetten-, Friesbrettel- und Fussboden-Fabrik von | Comptoir und Niederlage: Gumpendorferstr. Nr. 58 a

G. DOLLINAR, WIEN

empfiehlt ihr grosses Waarenlager von **fertigen Parquetten** in grosser Auswahl an Mustern, und zwar **fournirt** und **massiv,** sowie von **eichenen amerikanischen Friesbretteln** in beliebigen Dimensionen. Dann weiche Lärchen- und Buchen-Schiffböden unter Garantie für Trockenheit wie auch solider Ausführung. **Nach Wunsch wird von uns sowohl in Loco, wie auch in der Provinz die Fussbodenlegung zu billigen Preisen übernommen.**
Preiscourants und Musterkarten gratis. (330)

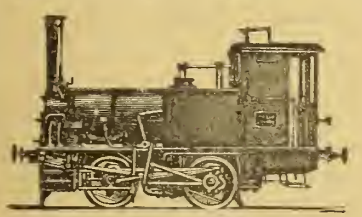
Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig und allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**
B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**
Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

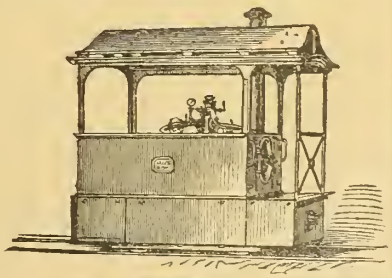
Heinrich Hausleitner
k. k. priv. Cementfabrik (378)
Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

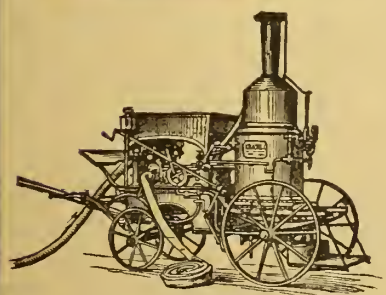


Actien-Gesellschaft

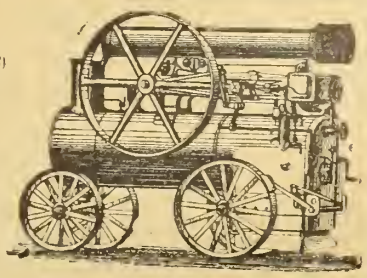
MÜNCHEN und LINZ.



Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft.
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft.
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft. (352)



Dampf - Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

F. RINGHOFFER

Waggon- und Tender-Fabrik

MASCHINEN-FABRIK

Eisengiesserei und Kesselschmiede

Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik

Kupferhämmer und Walzwerke.

Hauptniederlassung in **Smichow**

Zweigniederlassungen in **Prag** und **Kamenitz** bei Eule.

Gegründet 1771. — Arbeiterzahl 2300.

(305)

Eisenbahnbedarf.

Alle Arten von **Eisenbahnwagen** für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, **Tender, Tramwaywagen** für Pferde- und Dampfbetrieb, **Reservoirwagen, Pferdewagen, Bier- und Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Schneepflüge, Feldbahnwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen,** complete **Wasserstations-Einrichtungen** etc. etc.

Maschinenfabrikate.

Motoren jeder Art, **Transmissionen,** complete **Einrichtungen** für Brauereien, Brennereien, Stärkefabriken, Mahl- und Schneidemühlen, Wasserwerke, **vollständige Kühlanlagen** nach Linde's System, **Trcber-Trockenanlagen** System Hencke, **Eisengiesserei-Erzeugnisse, Kesselschmiede-Arbeiten** jeder Art.

Kupfer- und Metallwaaren.

Apparate für Spiritns-Brennereien, Spiritns-Raffinerien, Stärkezucker-Fabriken, Bleizucker-Fabriken, Mineral-, Dampf- und Wannenbäder, **Einrichtungs-Armatur-Gegenstände** für Zucker-Fabriken, Branereien, Färbereien, Liqneur-Fabriken, Stearin-Fabriken etc. etc.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse.

Kupferbleche in allen Dimensionen, **Braupfannbleche, Schalen, Böden, Scheiben, Nagelzain, Kolbenkupfer** für Kupferschmiede, Spengler nnd Dachdecker.

Prämiirt: Wien 1873 — Paris 1878

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie alle Arten von

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (332)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Preis-Conrants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunscb gratis und franco die

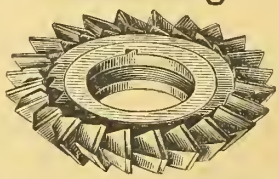
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Werkzeugfabrik **BLAU & Co.**

WIEN (375)



Hernals, Hauptstrasse Nr. 122

Telephon-Nummer 6137

liefert **sämmtliche Werkzeuge** für Mascbinen-Fabriken, Reparatnr-Werkstätten, Gas- nnd Wasserleitungs-Installationen.

Schnellbohrmaschinen.

Illustrirtes Preisbuch gratis u. franco.

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

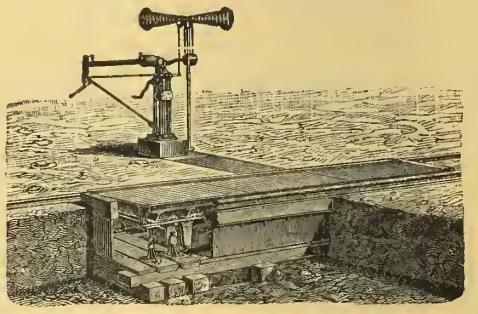
C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

Centrale: Wien, I. Bez., Kärnthnerring Nr. 1.

Filiale: Budapest, Andrássystrasse Nr. 1.

Erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** nnd alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.

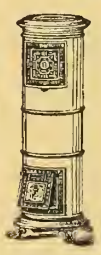


Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleisennterbrechung, auf Mauerwerk rubend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN



H. HEIM, Döbling bei Wien.

Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (312)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.

Waggon-Oefen 566 in Verwendnng.

Rauchverzehrende Kamine „Helios“.

Absolut rauchverzehrende „Calorifères“.

Central-Heizungen aller Systeme.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 123. Wien, 24. October 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Staatsvoranschlag für Wasserbauten in Oesterreich pro 1894. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Inserate. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. October 1893, womit für den Monat November 1893 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat November 1893 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von $25^1/_2$ Percent in Silber zu entrichten ist.

Steinbach m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Auscha der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha über Graber nach Böhm.-Leipa.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma Stern & Hafferl in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Auscha der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha über Graber nach der Station Böhm.-Leipa der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 26. September 1893. Z. 50.067.

Staatsvoranschlag für Wasserbauten in Oesterreich pro 1894.

I.

Im Voranschlage des Ministeriums des Innern für 1894 werden für Wasserbauten insgesammt 3,537.200 (+ 258.670) fl. angesprochen, wovon auf das ordentliche Erforderniss 1,092.030 (— 65.100) fl., auf das ausserordentliche Erforderniss 2,445.170 (+ 323.770) fl. entfallen.

Der im ordentlichen Erfordernisse angeforderte Betrag vertheilt sich nach Titeln folgendermassen: Wasserbaubeiträge 8720 fl., Herstellung und Reparatur der Bauzeug-Magazine, Mieth- und Grundzinse 1077 fl., Erhaltung der Wasserbauwerke 1,014.500 fl., verpachtete Erhaltungsarbeiten 38.830 fl., Bezüge des minderen Wasserbau-Personals 15.220 fl., Remunerationen und Aushilfen für dieses Personale 650 fl., Bauzeug- und Requisiten-Anschaffung 1320 fl., allgemeine Grundentschädigung 740 fl., verschiedene Auslagen 10.973 fl. Nach den einzelnen Königreichen und Ländern werden veranschlagt: für Oesterreich unter der Enns 279.150 fl., für Oesterreich ob der Enns 205.000 fl., für Salzburg 39.000 fl., für Steiermark 43.300 fl., für Kärnten 37.800 fl., für Krain 13.400 fl., für Tirol und Vorarlberg 68.200 fl., für Böhmen 212.000 fl., für Schlesien 600 fl., für Galizien und Krakau 191.000 fl., für die Bukowina 2500 fl. Dem Vorjahre gegenüber werden mehrangesprochen in Schlesien um 400 fl., in Galizien um 4500 fl. Weniger eingestellt erscheinen in Tirol und Vorarlberg 70.000 fl. In den übrigen Königreichen und Ländern wird der gleiche Betrag wie 1893 präliminirt.

Der Mehranspruch in Schlesien wird durch ein grösseres Erforderniss für die Vornahme hydrotechnischer Aufnahmen an den schlesischen Grenzflüssen und für allfällige kleine Reparaturen an den Uferschutzbauten dieser

Flüsse, jener in Galizien durch die Erhaltungskosten für die zugewachsene Strecke von 30.808 m Wasserbauwerken und durch die Präliminirung von weiteren 2000 fl. für die zur Erhaltung der Wasserbauwerke zu verwendenden Weidenruthen begründet.

Der Minderanspruch von 70.000 fl. in Tirol und Vorarlberg ergibt sich dadurch, dass in der Rubrik Erhaltung der Wasserbauwerke der im Vorjahre auf Grund des Landesgesetzes vom 11. Mai 1892, G.-Bl. Nr. 12, veranschlagte Betrag von 70.000 fl. für den Ausbau der Binnenrheindämme in Vorarlberg entfallen ist.

Von dem ausserordentlichen Erfordernisse entfallen auf Oesterreich unter der Enns 440.000 (+ 10.000) fl., auf Oesterreich ob der Enns 325.000 (— 10.000) fl., auf Salzburg 65.000 fl., auf Steiermark 68.700 (— 4000) fl., auf Kärnten 75.000 (— 75.000) fl., auf Krain 50.000 (+ 10.000) fl., auf Tirol und Vorarlberg 405.570 (+ 374.570) fl., auf Böhmen 480.000 (+ 300) fl., auf Mähren 9000 (+ 6000) fl., auf Schlesien 10.000 fl., auf Galizien 506.900 (+ 11.900) fl., auf die Bukowina 10.000 fl.

Auf die einzelnen Gewässer vertheilen sich diese Beträge folgendermassen: auf die Meliorirung des Kehrwand- und Frauenbaches in Oesterreich unter der Enns 10,000 fl., auf Donaustrombauten 530.000 (— 60.000) fl., darunter für die Regulirung in Oesterreich unter der Enns 430.000 fl., für jene in Oesterreich ob der Enns 100.000 (— 60.000) fl., auf Innflussbauten 106.000 (+ 20.000) fl., und zwar für die oberösterreichische Strecke 100.000 (+ 20.000) fl., für die Tiroler Strecke 6000 fl., auf Salzach- und Saalebauten 90.000 fl., davon auf die oberösterreichische Strecke 25.000 fl., auf die salzburgische Strecke 65.000 fl., auf Traunbauten 100.000 (+ 30.000) fl., auf Murflussbauten 53.700 fl., auf die Draueregulirung 90.000 (— 75.000) fl., davon auf die steierische Stromstrecke 15.000 fl., auf die kärntnerische Strecke 75.000 (— 75.000) fl., auf Savebauten 50.000 (+ 10.000) fl., auf die Rheinregulirung 328.570 (+ 303.570) fl., auf Nocebauten 25.000 (+ 25.000) fl., auf die Correction der Binnengewässer im österr. Rheinthale 46.000 (+ 46.000) fl., auf Moldauflussbauten 420.000 (— 9700) fl., auf Elbestrombauten 60.000 (+ 10.000) fl., auf die Oder-, Oppa- und Olsaregulirung 11.000 (— 1000) fl., auf die Marchregulirung 8000 (+ 6000) fl., auf Weichselbauten 190.700 (+ 700) fl., auf Dunajecbauten 47.400 (+ 400) fl., auf Sanbauten 128.800 (+ 600) fl., auf Dniesterbauten 100.200 (+ 200) fl., auf Wisłokabauten 11.240 (+ 100) fl., auf die Regulirung des Bugs 9900 (+ 9900) fl., auf jene der Biała 8660 fl., für Weidenculturen in Galizien behufs Faschinengewinnung 10.000 fl., auf Pruthbauten 10.000 fl.

Die Meliorirung des Kehrwand- und Frauenbaches, dann die Instandsetzung des im Laxenburger Entwässerungsrayon gelegenen Kehrwandwehres betreffend, so gründet sich der betreffende Anspruch einerseits auf die Entscheidung des Ackerbauministeriums, wonach das Aerar zur Erhaltung des Kehrwandwehres, dann zur Instandhaltung des Kehrwand- und Frauenbaches verpflichtet ist, andererseits auf die an Ort und Stelle durchgeführten Erhebungen, wonach das gedachte Wehr vollständig zerstört und der Kehrwand- wie der Frauenbach derart verschlammt und entartet ist, dass zum Schutze der angrenzenden Grundstücke die Ausführung von Gerinnsräumungen, Uferversicherungen, stellenweise auch von förmlichen Regulirungen dringend geboten erscheint. Die Kosten dieser Bauten beziffern sich annähernd mit 84.000 fl., wovon pro 1894 10.000 fl. als erste Rate eingestellt werden.

Bezüglich der Donaustrombauten ist zu bemerken, dass zur Bedeckung der mit 24,000.000 fl. veranschlagten Gesammtkosten der Regulirung und Erhaltung der Regulirungsbauten in der Strecke von der Ispermündung bis zur österr.-ungarischen Landesgrenze bei Theben das Wasserbau-Aerar innerhalb der zwanzigjährigen Bauzeit von 1882—1901 auf Grund des Reichs- und des niederösterr. Landesgesetzes vom 6. Juni 1882, R.-G.-Bl. Nr. 68 und L.-G.-Bl. Nr. 52, jährlich den Betrag von 700.000 fl. zu leisten hat, welcher mit 430.000 fl. im ausserordentlichen und mit 270.000 fl. im ordentlichen Erforderniss eingestellt ist. Ausserdem verzichten der Staat, das Land Oesterreich unter der Enns und die Gemeinde Wien auf die ihnen zukommenden jährlichen Drittelantheile an sämmtlichen Einnahmen des Donauregulirungsfondes bis zur Maximalhöhe dieser Einnahmen von 300.000 fl. während der vorerwähnten Bauzeit, und wird vom Lande Oesterreich unter der Enns noch überdies ein jährlicher Beitrag von 200.000 fl. geleistet. — Bisher wurden zur Bedeckung des auf das ausserordentliche Erforderniss des Wasserbau-Etats entfallenden Gesammtbetrages von 8,600.000 fl. in 12 Jahresraten zu 430.000 fl., 5,160.000 fl. bewilligt. Für 1894 erscheint die 13. Rate von 430.000 fl. eingestellt.

Für die Regulirung der Donau bei Linz und die Herstellung eines Umschlagplatzes dortselbst wird 1894 nichts präliminirt, ebensowenig für die Correction am Donaustruden bei Grein. Dagegen werden 100.000 fl. zur theilweisen Bestreitung der Kosten für die Fortsetzung der Regulirungsbauten bei Schildorf, Goldwörth, oberhalb Ottensheim, bei Enghagen und oberhalb Mauthausen, sowie zur Beseitigung des Wallseer Schwalles beansprucht, um die daselbst bestehenden Flussüberbreiten zu beschränken und die Schiffahrt zu erleichtern.

Innflussbauten. In Tirol sind behufs Fortsetzung der nach dem Staatsvertrage vom 14. November 1821 und der nachträglichen Vereinbarung vom Jahre 1879 mit Bayern auszuführenden Inn-Recessbauten in der Grenzstrecke vom Sparkenbache bis Windhaufen 1894 wie in den Vorjahren 6000 fl. erforderlich. Bisher wurden für diese Bauten vom Jahre 1884 bis 1893 in zehn gleichen Jahresraten je 6000 fl., zusammen 60.000 fl. bewilligt. In Oesterreich ob der Enns ist auf Grund des mit Bayern abgeschlossenen Staatsvertrages vom 10. September 1858 zur Erlangung eines regulären Flusslaufes wie zur Fixirung der rechtsseitigen Regulirungstrasse die Fortsetzung der Correctionsbauten bei Rothenbuch, Fischerau, Hagenau, Aham und Frauenstein, dann bei Mühlheim, Kirchdorf, Obernberg, Reichersberg, Gstätten und Schnelldorf nothwendig, wozu 100.000 fl. angefordert werden.

Salzach- und Saalebauten. Für die Fortsetzung der Regulirungsbauten in der Strecke von Hallein abwärts bis zur oberösterr.-salzburgischen Landesgrenze, dann in der bayerisch-oberösterreichischen Grenzstrecke, insbesondere an der Schegerl-, an der Schwaiger- und Lohjörgel-Au, sowie an der Salzachmündung, endlich für die theilweise Reconstruction der Hochwasserbauten in der Grenzstrecke der Saale werden 90.000 fl. beansprucht. Die fraglichen Arbeiten sind zur Sicherung der Floss- und Schiffahrt nothwendig und zum grossen Theile auch auf Grund der mit Bayern abgeschlossenen Staatsverträge vom

24. December 1820 und vom 9. Februar 1873 über die Salzach- und Saale-Regulirung auszuführen. Die Gesammtkosten der Salzach- und Saale-Regulirung im salzburgischen Gebiete belaufen sich auf 969.000 fl., wofür 1884 bis 1893 650.000 fl. bewilligt wurden.

Traunbauten. Zur thunlichsten Hintanhaltung der weiteren Verwilderung des Traunflusses, Sicherung des Bestandes der Wasserbauten und Förderung der Floss- und Schiffahrt ist die Regulirung bei Ebensee, sowie die Fortsetzung und Ergänzung der Regulirungsbauten bei Saag und Fischlham, Wels, Hochpoint, zwischen Holzleiten und Pucking, bei Traun und Hafenufer, dann oberhalb und unterhalb der Kleinmünchener Eisenbahnbrücke nothwendig, wofür pro 1894 100.000 fl. angesprochen werden. Die Concurrenzbeiträge der Flussanrainer und sonstigen Interessenten werden für dieses Jahr mit 8560 fl. bewerthet, während sich die Gesammtkosten der Traunregulirung auf 2,140.000 fl. belaufen.

Murregulirung. Auf Grund der Reichs- und steierischen Landesgesetze vom 24. März 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 und L.-G.-Bl. Nr. 17, dann vom 5. April 1883, R.-G.-Bl. Nr. 49 und L.-G.-Bl. Nr. 6, haben beizutragen: a) zu den mit 1,530.000 fl. veranschlagten Kosten der Murregulirung von der Radetzkybrücke in Graz bis zur steierisch-ungarischen Landesgrenze innerhalb der Jahre 1875—1894 das Wasserbau-Aerar und das Land Steiermark je vier Zehntel = 612.000 fl. oder jährlich je 30.600 fl., dann die betreffenden Bezirke und Gemeinden je ein Zehntel = 153.000 fl. oder jährlich je 7650 fl.; b) zu den mit 693.000 fl. veranschlagten Kosten der nothwendig gewordenen Mehrarbeiten das Wasserbau-Aerar und das Land Steiermark innerhalb der Jahre 1883 bis 1894 je vier Zehntel = 277.200 fl. oder jährlich je 23.100 fl., dann die betreffenden Bezirke und Länder je ein Zehntel = 69.300 fl. oder jährlich je 5775 fl. — Bisher wurden auf den Aerarialbeitrag von 612.000 fl. in 19 Jahresraten 581.400 fl. und auf den Aerarialbeitrag von 277.200 fl. in 11 Jahresraten 254.100 fl. bewilligt, daher mit den pro 1894 angesprochenen Raten das Gesammterforderniss gedeckt sein wird. Nachdem der steierische Landtag zur rascheren Durchführung der Murregulirung in den Jahren 1878 und 1881 Vorschüsse von 260.000 fl., bezw, 130.000 fl, gegeben hat und dadurch die Vollendung der Bauten schon im Jahre 1891 erfolgen konnte, so werden die Beiträge des Wasserbau-Aerars nicht mehr zur Bauführung selbst, sondern zur Rückzahlung der erwähnten Vorschüsse und der noch aushaftenden Zinsen für den Vorschuss aus dem Jahre 1878 verwendet.

Draubauten. Die im Reichs- und Landesgesetze vom 27. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 68 und L.-G.-Bl. Nr. 14, mit 2,500.000 fl. veranschlagten Drau-Regulirungsbauten in Kärnten, einschliesslich der damit zusammenhängenden Wildbach-Verbauungen und Forstarbeiten gelangen programmgemäss mit Ende 1893 zur Vollendung. Mit Rücksicht auf die stellenweise, insbesondere in der Strecke Ressing—Brodnik—Linsendorf noch ungünstigen Verhältnisse, haben sich jedoch im Interesse der Schiffahrt wie zum Schutze der bereits ausgeführten Bauten und zur dauernden Sicherung des geregelten Flussbettes weitere Ergänzungsarbeiten als nothwendig herausgestellt, deren Kosten auf 146.300 fl. veranschlagt sind und die in den Jahren 1894 und 1895 zur Ausführung kommen sollen. Für 1894 wird aus diesem Anlasse der Betrag von 75.000 fl. angesprochen. In Steiermark werden zum Schutze der durch Ausbrüche der Drau sehr gefährdeten Ortschaften Rann, Neudorf und Marxen in der Strecke Marburg—Polstrau Schutz- und Erhaltungsbauten um den Betrag von annähernd 140.000 fl. hergestellt. Zu diesen Kosten haben nach der mit dem steiermärkischen Landesausschusse getroffenen Vereinbarung, bezw. nach der Vollzugs-Instruction vom 3. Jänner 1892, L.-G.-Bl. Nr. 2, in den Jahren 1891—1894 jährlich beizutragen das Wasserbau-Aerar 15.000 fl., der steierische Landesfond 15.000 fl. und die Anrainer, welche jedoch ihren Beitrag ganz oder theilweise in Naturalleistungen abstatten können, 5000 fl. Das Wasserbau-Aerar hat zu diesen Bauten in den Jahren 1891—1893 je 15.000 fl., zusammen 45.000 fl. beigetragen und werden für 1894 weitere 15.000 fl. veranschlagt.

Für die Sannregulirung wird pro 1894 nichts angesprochen.

Savebauten. Die Regulirung der Save in der oberen Strecke von der Brücke in Tacen abwärts bis St. Jacob, sowie die Fortsetzung der Normalisirung und der Schutzbauten in der Strecke Lustthal—Laase, dann bei Senožet-Fischern und bei Littai ist im Interesse der Floss- und Schiffahrt wie zur Sicherung der angrenzenden Liegenschaften, thunlichsten Hintanhaltung von Ueberschwemmungen und Flussentartungen dringend nothwendig. Zur Ausführung der unaufschiebbarsten Bauten werden pro 1894 50.000 fl. beansprucht. Die Concurrenzbeiträge des Landes Krain sind für dieses Jahr auf 5000 fl., jene der Adjacenten in Naturalleistungen auf 1050 fl. veranschlagt. Auf Rechnung des Gesammt-Erfordernisses für die Saveregulirung von Tacen bis zur steierischen Landesgrenze per 2,425.000 fl. wurden bisher 470.000 fl., und zwar 1884 40.000 fl., 1885—1888 je 50.000 fl., 1889 und 1890 je 60.000 fl., 1891 30.000 fl., 1892 und 1893 je 40.000 fl., zusammen 470.000 fl. bewilligt, wovon jedoch 28.400 fl. der pro 1890 bestimmten Dotation nicht rechtzeitig verwendet werden konnten, daher verfallen sind.

Rheinregulirung. Nach dem mit der Schweiz abgeschlossenen Staatsvertrage vom 31. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 141 ex 1893, ist die Regulirung des Rheinflusses in der Strecke von der Illmündung bis zum Bodensee von beiden Staaten gemeinsam auszuführen. Diese Regulirung umfasst folgende Werke: den neuen Durchstich bei Fussach, die Normalisirung und Flussbetteintiefung in der Zwischenstrecke von der Einmündung des Fussacher Durchstiches aufwärts bis zur Ausmündung des Diepoldsauer Durchstiches, den oberen Durchstich bei Diepoldsau, die Regulirung der Flussstrecke von der Einmündung des Diepoldsauer Durchstiches aufwärts bis zur Illmündung, die in Folge obiger Bauten neu herzustellenden Brücken, Strassen und Wege, sowie die an solchen bereits bestehenden Objecten in Folge der Regulirung etwa vorzunehmenden Reconstructionen und Abänderungen, endlich die zur Schaffung eines genügenden Durchflussprofils für die Hochwässer nöthigen Fluthöffnungen bei den bestehenden Brücken, sowie die aus diesem Grunde nöthigen Zurücksetzungen der Hochwasserdämme. — Die Gesammtkosten dieser gemeinsam auszuführenden Bauten sind auf 16,560.000 Frcs. veranschlagt und von beiden Staaten zu gleichen Theilen, somit zum Betrage von je 8,280.000 Frcs. = 3,312.000 fl. Gold in der Weise zu tragen, dass von dem der Wirksamkeit des Vertrages folgenden Kalenderjahre ab, das ist vom Jahre 1894 ab Seitens jeder Regierung der zur Ausführung der Bauten berufenen gemeinsamen Rheinregulirungs-Commission je 12 Jahresraten zu 690.000 Frcs. zur Verfügung gestellt

werden. Demgemäss werden für diese Zwecke 1894 690.000 Frcs. = 276.000 fl. Gold, das ist im gesetzlichen Werthe der österr. Währung 328.570 fl. angefordert.

Correction der Binnengewässer im österreichischen Rheinthale. In dem Staatsvertrage über die Rheinregulirung haben sich Oesterreich und die Schweiz weiters verpflichtet, für die Correction der Binnengewässer in ihren Rheingebieten Sorge zu tragen und dieselbe derart durchzuführen, dass die Rheinregulirung keine Verzögerung erfahre. Die Gesammtkosten dieser Correction sind für das österreichische Rheingebiet annähernd mit 920.000 Frcs. in Gold, bezw. mit 1,095.232 Gulden im gesetzlichen Werthe der österr. Währung veranschlagt. Für 1894 wird vom obigen Gesammtbetrage als erste Rate die Summe von 46.000 fl. angesprochen.

Noceregulirung. Behufs Gewinnung von Schotter-Ablagerungsplätzen in der Strecke der ärarischen Nocedämme erscheint die vollständige Einlösung der durch den Rückstau der Roggia von Mezzolombardo versumpften Grundstücke alle Nogarolle und ai Greggi nothwendig. Von dem hiezu erforderlichen Betrage von 20.000 fl. können 4000 fl. aus dem für Nocebauten noch verfügbaren Credite des Jahres 1891 gedeckt werden und sind demnach für 1894 nur 16.000 fl. zu präliminiren. Ausserdem sind in der ärarischen Nocestrecke behufs Verbesserung der Abflussverhältnisse an der Mündung mehrfache Ergänzungs- und Regulirungsarbeiten vorzunehmen. Das bezügliche Detailproject ist noch in der Ausarbeitung begriffen, doch lassen sich die Kosten schon jetzt annähernd mit 80.000 fl. beziffern und werden für die dringendsten Bauten pro 1894 9000 fl. angefordert.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Wenn das enteignete Grundstück für einen speciellen gewerblichen Betrieb verwendet wird, so sind den Erhebungen zur Feststellung der Entschädigung ausser den im § 24 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, Nr. 30 R.-G.-Bl. erwähnten drei Sachverständigen auch solche aus dem betreffenden gewerblichen Fache beizuziehen.

(Entscheidung vom 18. Juli 1893, Z. 8375.)

Bei den Erhebungen zur Feststellung der Entschädigung für die zum Zwecke des Baues der Localbahn Wels-Unterrohr enteigneten Grundtheile der den Eheleuten H. gehörigen Lederfabrik mit Lohstampfe in Wels begehrten die Eigenthümer der Fabrik die Beiziehung von Sachverständigen aus dem Ledererzeugungsfache ausser den vom Gerichte der Liste entnommenen Sachverständigen für Grundschätzungen.

Das k. k. städt.-del. Bezirksgericht Wels gab in dem Bescheide vom 26. Februar 1893, Z. 1262 diesem Begehren keine Folge, und bestimmte die Entschädigungssumme für die enteigneten Grundstücke, sowie für die durch die Enteignung herbeigeführten Betriebserschwernisse für die Fabrik.

Ueber Recurs der Eheleute H. behob das k. k. Oesterr. Oberlandesgericht mit Decret vom 16. Mai 1893, Z. 5936, den erstrichterlichen Bescheid und verordnete die neuerliche Erhebung unter Zuziehung von zwei Sachverständigen aus dem Ledererzeugungsfache mit folgender Begründung:

Nach der Sachlage handelt es sich im gegebenen Falle nicht blos um die Entschädigung für die Enteignung von Grund und Boden irgend welcher Cultur, sondern auch um die Ermittlung der Werthe, die sich ergeben, wenn der gegenwärtige Gebrauch dieses Grundes und der darauf befindlichen Gebäude in Betracht gezogen wird. dieser Gebrauch liegt aber gegenwärtig als eine specielle gewerbliche Thätigkeit, nämlich die Ledererzeugung vor. Da der Zweck der Wertherhebung naturgemäss dahin gehen muss, dass alle einschlägigen Factoren in Erwägung gezogen und zur Kenntniss der schätzenden Sachverständigen gebracht werden, so kann es nicht als ausgeschlossen angesehen werden, wenn in einem besonderen Falle der Wertherhebung auch Sachverständige beigezogen werden, welche in dem im § 24 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, vorgesehenen Verzeichnisse nicht enthalten sind.

Dem von der Localbahn Wels-Unterrohr eingebrachten Revisionsrecurse gab der Oberste Gerichtshof mit der Entscheidung vom 18. Juli 1893, Z. 8375, aus den Gründen der oberlandesgerichtlichen Entscheidung und in der weiteren Erwägung keine Folge, dass nach § 24, Abs. 1 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, Nr. 30 R.-G.-Bl., das Gericht alle für die Feststellung der Entschädigung massgebenden Verhältnisse nach den Grundsätzen des Verfahrens ausser Streitsachen an Ort und Stelle unter Zuziehung von drei Sachverständigen zu erheben hat; dass nach § 2, Z. 5 des Patentes vom 9. August 1854, Nr. 208 R.-G.-Bl., das Gericht angewiesen wird, alle Umstände und Verhältnisse, welche auf die richterliche Verfügung Einfluss haben, von Amtswegen zu untersuchen, darüber die Parteien selbst oder andere von der Sache unterrichtete Personen, nöthigenfalls auch Sachverständige zu vernehmen, oder auf andere schickliche Art Erkundigungen einzuziehen; dass der § 24, Abs. 2 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 zumal dann, wenn zwischen den Parteien in Ansehung der thatsächlichen Voraussetzungen für die Ermittlung der Entschädigung ein Streit besteht (§ 25, Abs. 5 des cit. Gesetzes) den Richter keineswegs hindert, ausser den in die Liste der in Enteignungsfällen zuzuziehenden Sachverständigen eingetragenen Personen und aus diesen zu wählenden drei Sachverständigen auch noch besondere Sachverständige für einen bestimmten Gewerbs- oder Industriezweig beizuziehen; dass in dem vorliegenden Falle es sich um Enteignung von Objecten handelt, welche zum fabriksmässigen Betriebe der Ledererzeugung bestimmt waren; dass endlich dermalen weder abzusehen noch zu beurtheilen ist, ob und welchen Einfluss gutächtliche Aeusserungen von speciellen Sachverständigen aus dem Ledererzeugungsfache auf das Gutachten der übrigen der im § 24, Abs. 2 des cit. Gesetzes bezogenen Liste entnommenen Sachverständigen oder auf die Entscheidung des Gerichtes, welche nach § 30, Abs. 1 des Gesetzes an Beweisregeln nicht gebunden ist, auszuüben geeignet sein werde.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 235. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. October interpelliren die Abgeordneten Kaiser und Genossen Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen des Baues der Bahnlinien Niklasdorf—Zuckmantel, Lindewiese—Barzdorf und Römerstadt—Rabensdorf.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Stadtbahn. (Gürtellinie: Bauconsens-Ertheilung für die Theilstrecke nächst der Nussdorferlinie.) Mit Rücksicht auf die in Bezug auf die Führung der Strassenzüge erfolgte Einigung zwischen der Gemeinde Wien und der Commission für die Wiener Verkehrsanlagen wurde nunmehr auch für die Strecke von km 7·0 bis km 7·6 der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn der Bauconsens ertheilt. [8. October, Z. 51.206.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Zuhau an das auf Bahngrund stehende Gast- und Wohnhaus in Steinbrück.) An das auf Eisenhahngrund stehende Gast- nnd Wohnhaus des Franz Juvancic in der Station Steinbrück wird ein Zubau ausgeführt. [8. September, Z. 47.562.]

Leoben-Vordernberger Bahn im Betriebe der Südbahn. (Bachüberbrückung auf Bahngrund in km 2·311 nächst der Station Donawitz.) Auf Grund des Ergebnisses der am 30. August dnrchgeführten politischen Begehung wurde für die Seitens des Kaufmannes Georg Sehert in Donawitz beabsichtigte Thalbachüberbrückung unter Benützung von Eisenhahngrund in km 2·311 der Leoben-Vordernberger Bahn in der Katastralgemeinde Donawitz behufs Schaffung eines Zuganges zum neuerhauten Wohnhause desselben der Bauconsens ertheilt. [26. September, Z. 50.807.]

Localbahn Eisenerz-Vordernberg im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Verankerung der Zahnstangenstrecke.) Das Project für die Verankerung der thalseits geneigten Geleiseanlagen der Zahnstangenstrecke in Distanzen von 200 m wurde zur Ausführung genehmigt. [2. October, Z. 50.813.]

Gailthalbahn. (Mauerwerkspläne für Unterbauobjecte.) Die Mauerwerkspläne für Unterbauobjecte im Zuge der Gailthalhahn (Arnoldstein—Hermagor) wurden mit Ausnahme des Projectes vom Objecte in km 12·4/5, welches in der der politischen Begehung noch nicht unterzogenen Variantenstrecke liegt, genehmigt. [9. September, Z. 41.837.]

— (Normalprofile für Dammböschungen.) Die Normalprofile für 0·5/4 und 1·1/2 füssige Dammböschungen der obgenannten Bahn wurden zur Ausführung genehmigt. [19. September, Z. 49.444.]

Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. (Geleisepläne.) Die Geleisepläne der Stationen Ronchi Localbahn, Pieris-Turriaco, Villa Vicentina und Cervignano der im Bau begriffenen Localbahn Monfalcone-Cervignano wurden genehmigt. [18. September, Z. 49.142.]

Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee. (Spurerweiterungen und Ueberhöhungen des äusseren Schienenstranges in Bögen.) Die Tabelle für die Spurerweiterungen und Ueberhöhungen des äusseren Schienenstranges in Bögen, welche aus Anlass der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der genannten Localbahn zur Ausführung gelangen, wurde genehmigt. [17. Juni, Z. 21.831.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Pläne für die Einzungenweiche an der Abzweigung nächst der Karolinenbrücke.) Die Pläne für die Einzungenweiche an der Abzweigung nächst der Karolinenbrücke der Strecke Karolinenbrücke—Parsch wurden genehmigt. [9. September, Z. 35.801.]

Projectirte Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz. (Bauconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 14. August durchgeführten politischen Begehnng wurde der Bauconsens für das Project, betreffend die vom Hause Nr. 56 in der Sackstrasse in Graz auf das Plateau des Grazer Schlossberges führenden Drahtseilhahn, rücksichtlich der Erd- und Nebenarbeiten nach Massgabe der Commissionsbestimmungen ertheilt. [2. October, Z. 46.975.]

Elektrische Bahn von der Belvedereanhöhe in Prag zum Lustschlosse in Bubenč. (Warteraum nebst Nebengebäude.) Am Endpunkte der obgenannten elektrischen Bahn wird ein Warteraum nebst Nebengebäude hergestellt. [7. October, Z. 53.031.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Kalkschuppen in der Station Settenz.) In der Station Settenz wird zum Zwecke einer von den Witterungsverhältnissen unabhängigen Kalkverladung ein Kalkschuppen hergestellt. [22. September, Z. 47.561.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Ergänzung der elektrischen Beleuchtnngsanlage am Bahnhofe in Prerau.) Auf Grund des Ergebnisses der am 15. September gepflogenen commissionellen Verhandlung wurde für die Ergänzung der hestehenden elektrischen Beleuchtungsanlage am Bahnhofe in Prerau der Bauconsens ertheilt. [25. September, Z. 50.427.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Ladegeleise in der Haltestelle Oppahof-Stettin.) Auf Grnnd des Ergebnisses der am 11. September durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung eines Ladegeleises in der Haltestelle Oppahof-Stettin der Bauconsens ertheilt. [26. September, Z. 50.802.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Chlumetz—Parschnitz: Geleisevermehrung in der Station Starkenbach.) Mit Rücksicht auf den zunehmenden Verkehr, gelangt in der Station Starkenbach eine Geleisevermehrung zur Ausführung. [8. September, Z. 40.178.]

Localbahn Gross-Priesen — Wernstadt — Auscha im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn. (Kohlenschuppen in der Station Lewin-Geltschberg.) In der Station Lewin-Geltschberg wird für Zwecke des Wenzel Hanke ein Kohlenschuppen hergestellt. [29. August, Z. 40.503.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Anfstellung zweier Hütten in der Station Ladendorf.) In der Station Ladendorf werden znr Unterbringung der Central-Weichenstellapparate zwei Hütten aufgestellt. [22. September, Z. 38.678.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Einstellung eines Bierwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat genehmigt, dass vom Bierbrauer Johann Götz in Okocim in den Fahrpark der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Bierwagen mit Bremse, welcher nach den mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 1. October 1893, Z. 47.577, genehmigten Typenplänen erbant worden und ausserdem mit einer Briqnettheizung versehen ist, eingestellt werde. [Z. 55.662.]

— (Einstellung eines Biertransportwagens.) Das Handelsministerium hat genehmigt, dass von der Liebotschaner Brauerei neuerlich ein Biertransportwagen mit Bremse, dessen Typenpläne mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 16. Jänner 1890, Z. 1899, genehmigt worden sind, in den Fahrpark der k. k, Oesterr. Staatsbahnen eingestellt werde. [Z. 55.546.]

Böhmische Westbahn. (Art der Betriebführung auf der Localbahn Stupno-Břas—Radnitz.) Auf der Verlängerungsstrecke der Flügelbahn Chrast-Radnitz bis zur Stadt Radnitz, welche Strecke den Namen Stupno-Břas—Radnitz führt, wird der Betrieb unter entsprechender Berücksichtigung der dort bestehenden Einrichtungen nach den Bestimmungen für die Ausführung des Verkehrsdienstes auf Eisenhahnen mit normalem Betriebe ahgewickelt werden, wobei jedoch mit gewissen, durch die Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen gegehenen Erleichterungen Gebrauch gemacht werden soll. Diese Localbahnstrecke ist mit elektrischem Sprechtelegraphen ausgerüstet, und es sind die Weichen mit Signalkörpern versehen. Dagegen fehlen Wächterhäuser, Glockenschlagwerke, Wegabsperrungen und Distanzsignale. Bahneinfriedungen sind nur an solchen Stellen vorhanden, wo Wege unmittelhar in der Nähe von Einschnittshöschungen vorüberführen. Die Erleichterungen, von denen auf dieser Localbahn Gebrauch gemacht werden wird, sind den Punkten 57, 61, 62 und 92 der Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen entnommen. Die k. k. General-Inspection hat der von der Verwaltung der Böhmischen Westhahn heantragten Art der Betriebsführung auf der Strecke Stupno-Břas—Radnitz zugestimmt und im Namen des k. k. Handelsministeriums die Maximal-Fahrgeschwindigkeit der Züge mit 25 km per Stunde festgesetzt. Die grösste zulässige Achsenzahl eines Zuges wurde von der k. k. General-Inspection mit fünfzig normirt. [10. October, G.-I.-Z. 16.224.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg).

21. October. In der Strecke Stanislau—Husiatyn wnrde mit Zug 1212 der Gesammtverkehr wieder anfgenommen.

Zusammenstellung

der im Monate September 1893 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1831	19.034	4.179	25.044	141	238	21	400	1·5	324	5	272	.	.	.	.	4	.	6
Nordöstliche Linien	186	3.484	4.053	7.723	5	42	28	75	0·9	30	.	87	.	.	.	.	3	22	.
Dalmatiner Staatsbahn	.	276	.	276	.	2	.	2	0·7	1	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	60	600	30	690	13	18	.	31	4·4	31	1	12	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	60	464	315	839	1	15	3	19	2·2	18	.	15	.	.	.	.	.	.	3
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	180	1.034	810	2.024	.	8	2	10	0·4	13	3	20	.	2	.	.	.	.	.
Böhmische Westbahn	60	382	120	562	1	11	.	12	2·1	12	1	8	.	.	.	.	.	.	3
Buschtěhrader Eisenbahn	240	425	1.832	2.497	19	16	16	51	2·0	46	4	44	.	.	1	.	.	.	11
Eisenbahn Wien-Aspang	.	305	730	1.635	.	23	.	23	2·2	16	.	7	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	210	170	380	.	.	1	1	0·2	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	509	4.066	3.188	7.763	51	76	6	133	1·7	130	10	83	7	.	.	.	3	.	31
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	420	.	420	.	10	.	10	2·3	5	.	5	.	.	.	.	.	.	4
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	180	60	240	.	.	1	1	0·4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	462	64	526	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	330	2.922	1.906	5.158	16	23	.	39	0·7	43	.	15	.	.	.	.	1	.	12
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	596	2.850	780	4.226	40	91	3	134	3·1	125	1	84	.	.	.	.	.	.	3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	256	41	297	.	5	.	5	1·6	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	820	6.749	878	8.447	106	74	17	197	2·3	195	7	127	.	.	.	31	2	2	13
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.103	330	1.433	.	5	.	5	0·3	5	.	.	.	.	.	.	.	.	2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	10	270	180	460	.	.	4	4	0·8	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	26	1.860	.	1.886	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	4908	47.352	19.656	71.926	393	657	102	1152	.	1000	32	789	7	2	1	31	13	24	88

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
3. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 0·2 „
4. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·3 „
5. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 0·4 „
6. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 0·4 „
7. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·7 „
8. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·7 „
9. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 0·8 „
10. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 0·9 „
11. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 1·5 pCt.
12. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 1·6 „
13. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 1·7 „
14. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 2·0 „
15. Böhmische Westbahn . . . . . 2·1 „
16. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 2·2 „
17. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 2·2 „
18. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 2·3 „
19. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 2·3 „
20. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 3·1 „
21. Istrianer Staatsbahn . . . . . 4·4 „

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 19. September 1893, Z. 66.979, die seinerzeit mit Erlass vom 9. September 1892, Z. 57.092/III, der Baufirma Junker & Gärtner im Sinne der bestehenden Normen ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Homonna der Linie Sátoralja-Ujhely—Mezö-Laborcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, längs dem Laborczaflusse über Hursina, Nagy-Kemencze, Cziroka-Hoszumezö, Szina, Szlakcsin, Szturina und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Polena bis Orosz-Raszka (Comitat Zemplén) nächst der ungarisch-galizischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 110 ex 1892), auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

Parlamentarisches. (Bericht des kgl. ungarischen Handelsministers über die bisherigen Verkehrsresultate der kgl. Ungar. Staatsbahnen im Jahre 1893.) In der am 12. October abgehaltenen Sitzung des Finanzausschusses constatirte der kgl. ungar. Handelsminister in der Frage der Verkehrsresultate der kgl. Ungar. Staatsbahnen, dass

sowohl die Fracht, als auch die Personentarife im laufenden Jahre (1893) bisher günstige Resultate aufweisen. Ein berücksichtigungswerthes Ergebniss der Frachtentarife ist, dass nunmehr auch solche Waaren mobilisirt werden, welche bisher gar nicht oder doch nur in sehr geringem Ausmasse Gegenstand von Bahntransporten waren und so z. B. Baumaterialien etc. zum grössten Theile der Beförderung theils mit Strassenfuhrwerken, theils auf Wasserstrassen zufielen. Früher haben im Massentransporte die Getreidearten mit durchschnittlich 50 pCt. figurirt; Dank den neuen herabgesetzten Tarifen hat sich dies Verhältniss zu Gunsten des Eisenbahnverkehres, und selbst auf kürzeren Strecken, insoferne geändert, als derzeit in der Gesammtziffer des Verkehrs jener des Getreides nur mehr mit 20—25 pCt. zu beziffern ist, obwohl letzterer, insbesondere in der Richtung nach Westen und Nordwesten, in der Zeit vom 1. Jänner bis October bereits um 5873 Waggons gegenüber der gleichen Zeitperiode des Vorjahres zunahm. Auch andere Artikel, z. B. Kohle, Holz etc. haben bisher eine wesentliche Zunahme erfahren. Besonders hervorzuheben ist, dass, während der Fiumaner Waarenverkehr bisher zumeist nach aussen tendirte und die Wägen leer zurückkehrten, heute schon die nach Fiume beladen dirigirten Waggons von dort zumeist auch beladen zurückkommen.

— (Ressortbudget des kgl. ungar. Ackerbauministers für das Jahr 1894.) Zur Durchführung der vom kgl. ungar. Ackerbauminister für das Jahr 1894 in Aussicht genommenen Wasserregulirungsarbeiten und der Herstellung und Erhaltung der Wasserstrassen (Flüsse, Canäle) in gut schiffbaren Zustand ist im Budget der Betrag von fl. 2,694.000 eingestellt, ausserdem werden mit Zustimmung des Finanzministers weitere fl. 2,500.000 aus den Cassenbeständen diesem Zwecke zugeführt. Hievon werden zur Regulirung der Donau fl. 2,400.000 verwendet, und zwar für die Regulirung der oberen Donau fl. 1,100.000, zur Conservirung des hauptstädtischen Donauabschnittes fl. 14.000, für den Érd-Battaer Abschnitt fl. 400.000, für den Abschnitt Fajsz-Bogyiszló-Baja fl. 585.000, zur Sicherung des Bajaer Ufers fl. 35.000; ferner als Subventionirung der Schutzdamm-Gesellschaft des Pester Comitates fl. 15.000, für die Strecke Bezdán—Battina fl. 206.000 und für den Franz Josef-Canal fl. 30.000. Zum Zwecke der einheitlichen Regulirung der Theiss wurde die Summe von fl. 1,600.000 ins Budget eingestellt, für jene der Szamos fl. 200.000, für die Bodrog fl. 200.000, für die Körös fl. 400.000, für die Maros fl. 100.000, für die Morva fl. 16.000, für die Waag fl. 50.000, für den Begacanal fl. 50.000, für die Temes fl. 30.000, für die Drau fl. 100.000 und für die Save fl. 50.000.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes für die projectirte Localbahn Debreczen—Nagy-Léta und deren Flügelbahn Sáránd-Derecske.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Legislative den Gesetzentwurf für die im Sinne der diesbezüglichen Normen und vorbehaltlich der verfassungsmässigen Genehmigung bereits im eigenen Wirkungskreise concessionirte, im Bereiche des Comitates Hajdu zu erbauende Localbahn Debreczen—Nagy-Léta und einer von der zukünftigen Station Sáránd der Hauptlinie abzweigenden, bis Derecske führenden Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 112) zur verfassungsmässigen Sanctionirung vorgelegt. Concessionär dieser Linie ist Graf Andreas Csekonics.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes für die projectirte Fortsetzung der Localbahn Eperjes-Bartfa und der aus diesem Anlasse zugestandenen Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitales.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Legislative den Gesetzentwurf über die zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 24. April 1893 zugestandene Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitales im Betrage von fl. 120.000 zum Zwecke der Fortsetzung der Linie von der Endstation Bartfa (Bartfeld, Comitat Sáros) aus bis zu dem nächst der Stadt gelegenen gleichnamigen Thermal-Badeorte, ferner zur Ausführung diverser Zubauten und Ameliorationen etc. (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72) zur verfassungsmässigen Genehmigung vorgelegt.

Bau zweier Staatsbrücken über die Donau in Budapest. (Einsetzung einer gemischten Commission im Interesse der raschen Durchführung der Vorarbeiten.) Der kgl. ungar. Handelsminister verständigte die hauptstädtische Municipalbehörde, dass er im Interesse der raschen Durchführung der diversen Vorarbeiten, welche mit dem Bau der beiden im Weichbilde Budapests über die Donau zu erbauenden Staatsbrücken (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 23, 61, 72 und 73) verbunden sind, sowie zur einheitlichen Lösung dringender Fragen eine aus Vertretern aller betheiligten Behörden — des Handelsministeriums, des Finanzministeriums, des Ministeriums des Innern, der Stadtbehörde und des Baurathes — zusammengesetzte Commission einsetzte, welche im Wege eines directen Meinungsaustausches alle Theile der Angelegenheit zu ordnen haben wird. Die Stadtbehörde wurde aufgefordert, die Namen ihrer Vertreter sofort bekannt zu geben.

Localbahn Nagy-Becskerek—Pancsova. (Eröffnung des Betriebes für den Frachtenverkehr.) Auf der ihrer vollständigen Vollendung entgegenschreitenden Localbahn Nagy-Becskerek—Pancsova (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 148 ex 1892 und Nr. 5 ex 1893) wurde im Interesse des Getreideverkehres mit ministerieller Genehmigung am 10. October vorläufig der Frachtenverkehr in Wagenladungen zwischen Nagy-Becskerek und Pancsova aufgenommen. Mit Rücksicht auf die raschen Fortschritte der Hochbauten ist auch die Eröffnung des Personenverkehres in Bälde zu gewärtigen. Die Linie Nagy-Becskerek—Pancsova, welche in westöstlicher Richtung den fruchtbarsten Theil des Banates durchquert, verbindet, durch Vermittlung der im Staatsbetriebe stehenden Linie Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek, von Nagy-Kikinda aus über die Hauptlinie (Wien—)Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen Budapest am kürzesten Wege mit dem Donau-Umschlagplatze Pancsova und wird, obzwar derzeit bereits von Bedeutung, nach Vollendung der Arbeiten am „Eisernen Thore“ als ein Hauptbindeglied im südungarischen Eisenbahnnetze, eine hervorragende Stellung im Transitverkehr einnehmen. Die Linie Nagy-Becskerek—Pancsova wird von Pancsova aus ihre Fortsetzung bis zur Donau-Dampfschiffahrtsstation Kubin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35 ex 1892, Vorconcession Post 1) finden.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Station Gilvács für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtgutverkehr.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf der Linie Debreczen—Királyháza, zwischen den Stationen Kis-Majtény und Zsadány, von der ersteren 3, von der letzteren hingegen 10 km entfernt, eine neue Station mit der Bezeichnung Gilvács — zugleich Anschluss- und Uebergangsstation der Nagy-Károly—Somkuter Localeisenbahn — am 4. October für den Personen-, Gepäcks-, und Eil- und Frachtgutverkehr eröffnet wurde. Die Auf- und Abgabe von lebenden Thieren oder solchen Gütern, zu deren Auf- oder Abladen besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel erforderlich sind, kann in dieser Station nicht erfolgen.

Localbahn Debreczen—Nagy-Léta und deren Flügelbahn Sáránd—Derecske. (Constituirende Generalversammlung.) Am 10. October fand in Budapest unter Vorsitz des Grafen Andreas Csekonics die constituirende Gencralversammlung der Actionäre der im Comitate Hajdu zu erbauenden Localbahn Debreczen—Nagy-Léta und deren von der zukünftigen Station Sáránd bis Derecske führenden Flügelbahn (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 112) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Bericht der Direction zur Verlesung. Diesem zufolge wurde das Gesammtcapital der Unternehmung mit fl. 1,150.000 festgestellt, von welchem Betrage fl. 425.000 auf Stammactien entfallen, die von den Städten Debreczin, Derecske und den interessirten Gemeinden gezeichnet wurden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Sitzung der ständigen Eisenbahn-Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten.) Am 28. und 29. September tagte in Dresden die Deutsche ständige Eisenbahn-Tarifcommission und der Ausschuss der Verkehrsinteressenten. Verwiesen wurden nach Specialtarif II: 1. Eisen- und Stahldraht, auch lose mit Papier umhüllt, 2. Melassefutter, 3. Schiffsanker und andere über 100 kg schwere unbearbeitete Eisenartikel; nach Specialtarif III: 1. Holzhobelspäne (Holzspäne zur Bier- und Essigklärung verbleiben im Specialtarif II), 2. als Abfälle der Materialien für die Papierfabrikation: a) Hadernstaub, Papierschlamm, b) Papierfangstoff, Zeugfangstoff, Holzstoffabfall, Holzstoffreste, nicht aufbereitet, d. h. weder gewaschen, noch gewalzt, 3. Klärmittel für Schmutzwässer, zusammengesetzte, 4. Filterplatten, 5. schwefelsaure Thonerde im Falle der Ausfuhr. Bezüglich der Fracht und Versendung solcher Güter, die unterwegs vom Absender angehalten und nach einer anderen Station verwiesen werden, wurden erleichternde Bestimmungen beschlossen. Frische, auch oberflächlich gesalzene Häringe mit Personen -und Eilgüterzügen zu den Sätzen des Specialtarifes I zu befördern, wurde (gegen die

Stimmen des Ausschusses) abgelehnt; ebenso die Beförderung von Stückgutsendungen marinirter Fische in den Personen- und Eilgutzügen während der Monate August, September und October; ferner wurde abgelehnt die gleiche Beförderung frischer Krabben. Kinderschlitten, auch eiserne, unterliegen nicht den für Fahrzeuge geltenden Bestimmungen. In das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter ist aufzunehmen: Thon, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, ebenso roh, wenn in Fässern, Säcken, Kisten oder Kasten. Abgelehnt wurde eine anderweite Tarifirung von: 1. Silesiaweiss, 2. seidenen Lumpen, 3. der Erlass anderer Vorschriften für die Beförderung von lebendem Geflügel. Vertagt wurden: 1. die Interesseversicherung für Privat-Kesselwagen, 2. die Beförderung langer, durch die Seitenthüren der Wagen nicht zu verladender Gegenstände, 3. Thonsteine, bezw. Thonwaaren und Steine.

— (Sterbecasse für Deutsche Eisenbahnbeamte.) Nach dem Jahresberichte ergaben die Einnahmen im Jahre 1892 gegenüber den Ausgaben einen Ueberschuss von 20.496 Mk., wovon für 1892 als Dividende 12.479 Mk. in Anrechnung gebracht wurden, mithin 8017 Mk. als Reinüberschuss verblieben sind. Der Bestand am Schlusse des Berichtsjahres betrug 521.484 Mk. Das Durchschnittsalter der lebenden Mitglieder beträgt 48·97 Jahre, das der gestorbenen 131 Männer 60·80 und dasjenige der gestorbenen 91 Frauen 61·43 Jahre. Die Zahl der Mitglieder mit je 300 Mk. Versicherung hat sich im Berichtsjahre um 112 Personen, derjenigen mit je 150 Mk. um 32 vermehrt, dagegen die Versicherungen mit je 75 Mk. um 3 vermindert, so dass insgesammt eine Zunahme von 141 Versicherungen zu verzeichnen ist. Am 1. Jänner betrug die Zahl der Mitglieder mit je 300 Mk. Versicherung 5451, bezw. mit 150 Mk. Versicherung 3526 und mit 75 Mk. Versicherung 252.

— (Eisenbahnbrücke über die Norder-Elbe bei Hamburg.) Die zweigeleisige Eisenbahnbrücke über die Norder-Elbe bei Hamburg, welche von dem verstorbenen Geheimen Regierungsrath Oberbaurath Lohse entworfen und unter seiner Oberleitung von der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft in den Jahren 1868 bis 1872 erbaut wurde, ist in den Jahren 1890 bis 1893 zur Aufnahme von zwei weiteren Geleisen verbreitert worden. Der Anbau erfolgte nach Abbruch der elbabwärts gelegenen Portalthürme und Pfeilervorköpfe in unmittelbarem Anschluss an das vorhandene Bauwerk. Die Architecturformen des letzteren, sowie die Systeme der eisernen Ueberbanten, letztere unter zeitgemässer Umbildung, und, wo erforderlich, Verstärkung der Querschnittsflächen — sind für den Anbau beibehalten worden. Die Eröffnung des Betriebes auf der neuen Brücke, welche zunächst den gesammten Eisenbahnverkehr, später jedoch nur den Güterverkehr zwischen Harburg, bezw. dem Verschubbahnhofe Wilhelmsburg und Hamburg aufzunehmen hat, wurde am 16. October vorgenommen.

[„Centralblatt der Bauverwaltung."]

Elsass-Lothringen. (Stationsnamen-Aenderung.) Der an der Bahnlinie Vendenheim—Weissenburg der Reichseisenbahnen gelegene Haltepnnkt Surburg erhält mit Rücksicht auf die an der neuen Bahnstrecke Merzweiler—Selz angelegte Station gleichen Namens ab 1. November die Bezeichnung „Surpurg-Hölschloch".

Preussen. (Eröffnung eines zweiten Geleises.) Am 1. October ist auf den Strecken Königszelt—Striegau und Liegnitz—Brechelshof im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin das zweite Geleise in Betrieb genommen worden; nachdem auf der dazwischenliegenden Strecke Brechelshof — Striegau die Inbetriebnahme des zweiten Geleises bereits im Sommer erfolgte, so wird nnnmehr die ganze Strecke Liegnitz—Königszelt zweigeleisig betrieben.

— (Richtigstellung der Schreibweise der Güterhaltestelle Dupiewo.) Der Name der bisher fälschlich Dnpiewo geschriebenen Güterladestelle zwischen den Stationen Otusch und Dombrowka im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin wird fortan Dopiewo geschrieben.

— (Aufhebung einer Güternebenstelle.) Am 1. November gelangt die Güternebenstelle in Landsberg O/S. bei Kreuzburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau zur Aufhebung.

Bayern. (Eröffnung von Localbahnen der Staatseisenbahn-Verwaltung in der Finanzperiode 1894/95.) Zufolge des den Kammern am 28. September zugekommenen Budgets für die Finanzperiode 1894/95 werden in dieser Periode folgende Localbahnstrecken zur Eröffnnng gelangen: Im Frühjahre 1894: Kitzingen-Gerolzhofen 30 km, Grafing-Glonn 10·68 km, Erlangen-Herzogenaurach 11·83 km, Laufen-Tittmoning 24·68 km nnd Selb Station - Selb Stadt 3·75 km, mit Flügelbahn zur Ludwigsmühle 1·50 km. Im Herbste 1894: Langenzenn-Wilhermsdorf 5·82 km und Kellmünz-Babenhausen 10·22 km. Im Frühjahre 1895: Dinkelscherben-Thannhausen 14·10 km. Im Sommer 1895: Traunstein-Ruhpolding 13·07 km und Cham-Waldmünchen 20·93 km. Im Herbste 1895: Wolnzach-Mainburg 23·40 km, Bayreuth - Warmensteinach 22·40 km, Neuenmarkt - Goldmühle 12·68 km, Breitengüssbach-Maroldsweisach 33·16 km, Wicklesgreuth-Windsbach 11·80 km, Schnaittach-Simmelsdorf-Hüttenbach 9·71 km und Kempten-Pfronten 30·40 km, wodurch die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bis zum Schlusse der 22. Finanzperiode 1894 und 1895 eine Betriebslänge von 5,271·32 km erreichen werden.

Sachsen. (Kohlenverkehr auf den unter königl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen im Monate September.) Auf den unter königl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen wurden im Monate September gegen den gleichen Monat im Vorjahre an Kohlen befördert: 171.710 (155.223) t Steinkohlen aus dem Zwickauer Bezirke, 102.305 (99.095) t Steinkohlen aus dem Lugau-Oelsner Bezirke, 28.977 (29.008) t Steinkohlen aus dem Dresdener Bezirke, 31.972 (29.034) t schlesische Steinkohlen, 7508 (5682) t Steinkohlen anderen Ursprunges, 392.722 (334.110) t böhmische Brannkohlen, 91.840 (85.478) t altenburgische Braunkohlen und 15.895 (10.004) t Braunkohlen anderen Ursprunges. In Summe wurden sohin 842.929 (747.634) t Kohlen überhaupt, oder per Tag durchschnittlich 28.098 (24.921) t befördert.

Frankreich. (Passagierverkehr auf den Bahnhöfen von Paris.) Im Jahre 1892 sind in den Bahnhöfen von Paris, die Stationen der Gürtelbahn ausgenommen, 43,513.168 Reisende angekommen und 44,181.367 abgereist, was eine Gesammtbewegung von 87,694.535 Personen gegen 79,395,290 im Jahre 1891 ergibt. Die ankommenden Reisenden vertheilen sich auf die einzelnen Bahnhöfe, wie folgt: Auf den Staatsbahnhof Montparnasse 79.306, auf den Nordbahnhof 6,784.962; auf die Ostbahn 11,229.562, davon 4,625.854 auf den Bahnhof von Paris und 6,603.708 auf den Bastillen-Bahnhof; auf die Westbahn 19,962.628, davon auf den Bahnhof St. Lazare 17,512.530, auf den Montparnasse - Bahnhof 2,382.718 und der Rest von 67.380 auf die Bahnhöfe Les Batignolles, Gürtel-West und Champ de Mars; auf die Orléansbahn 2,985.435, davon 1,839.617 auf den Orléansbahnhof und 1,145.718 auf den Bahnhof von Sceaux, und auf den Bahnhof der Paris-Lyon-Mediterrannée 2,471.275. Abgereist sind mit der Staatsbahn 74.764, der Nordbahn 6,820.435, der Ostbahn 11,249.412 (4,597.484 und 6,651.928), der Westbahn 20,456.001 (17,984.521 + 2.407.501 + 63.978), der Orléansbahn 3,062.284 (1,882.463 + 1,179.821) nnd mit der Paris-Lyon-Mediterrannée 2,518.471. Bei allen Gesellschaften hat der Personenverkehr eine Steigerung gegen das Vorjahr erfahren. Besonders auffällig war die Verkehrssteigerung auf den Linien der Nord- und der Westbahn. Dagegen hat der Güterverkehr im Jahre 1892 gegen das Vorjahr abgenommen, da die Gesammtbewegung der Waaren sich im Jahre 1892 auf 8,397.500 t gegen 8,470.702 t im Jahre 1891 stellte. [„Journal des chemins de fer."]

Spanien. (Eröffnung der Eisenbahnstrecke Plasencia—Hervas.) Die westspanische Eisenbahn-Gesellschaft hat von ihrer Linie Plasencia—Astorga die an die Caceres-Eisenbahn anschliessende 60 km lange Anfangsstrecke Plasencia—Hervas dem Betriebe übergeben.

Britisch-Indien. (Bahnwesen im Jahre 1892). Nach dem letzten officiellen Berichte über die indischen Bahnen betrng die Länge des Netzes der normalspurigen Linien mit Ende des Jahres 1892 10.345 engl. Meilen, d. i. 16.645 km, während das Netz der mit 1·0 m Spurweite hergestellten Bahnlinien 7451 engl. Meilen = 11.989 km umfasste. Hiezu kommen noch 245 Meilen oder 394 km Specialbahnen. Im genannten Jahre wurden auf sämmtlichen Bahnlinien zusammen 127,457.000 Reisende befördert und 5.226,108.000 Personenmeilen geleistet. Die Zunahme im Personenverkehre betrng gegen das Vorjahr 3·75 pCt.; die Leistung in den Personenmeilen stieg um 0·83 Percent, die Einnahmen aus dem Personenverkehre fielen jedoch um 0·12 pCt., da im Durchschnitte ein Reisender nnr auf 41·34 Meilen gegen 42·54 Meilen im Jahre 1891 befördert worden war. Vom letztgenannten Verkehre entfielen 97·37 pCt. auf die 3. und 4. Classe und nur 2·24 pCt. auf die 2. Classe, sowie 0·39 pCt. auf die 1. Classe. Der Frachtenverkehr des Jahres 1892 erreichte die Höhe von 26,334.232 t, mit einer Leistung von 4.233,381.200 Tonnenmeilen. Die Frachtmenge stieg in diesem Jahre um 0·67 pCt., die geleistete Zahl der Tonnenmeilen um 4·63 pCt. Die Einnahmen aus dem Güterverkehre fielen jedoch

um 5·34 pCt., da einerseits die durchschnittliche Transportlänge einer Tonne von 169·7 Meilen auf 160·7 Meilen sank und andererseits der Getreideverkehr im Jahre 1892 erheblich geringer war. Letzterer betrug im Jahre 1892 7,008.700 t, d. i. um 11·2 pCt. weniger als im Vorjahre. Der ausschlaggebende Weizenverkehr sank von 1,881.500 t im Jahre 1891 auf 1,230.800 t in Folge der schlechteren Ernte. Bei den normalspurigen Bahnen Indiens waren 193.387 Personen bedienstet, darunter jedoch nur 3569 Enropäer. Bei den schmalspurigen Bahnen des Landes ist der Percentsatz der bediensteten Europäer noch geringer. Die indischen Bahnen verbrauchen theils englische, theils indische Kohle, letztere in jährlich steigender Menge. Der Brennmaterialverbrauch der Bahnen stellte sich in den letzten Jahren wie folgt:

		1890	1891	1892
		Tonnen		
Kohle	englische	174.308	216 822	204.603
	indische	638.218	782.664	875.996
	im Ganzen	812.526	999.486	1,080.599
Coke		13.386	14.478	9.496
Holz		326.252	340.038	300.680

Der Gesammtverbrauch an Kohle stieg im Jahre 1892 um 4·25 pCt., jener von englischer Kohle fiel um 5·64 pCt., dagegen stieg der Verbrauch an einheimischer Kohle um 11·92 pCt. Coke wird nur von der East Indian Bahn verwendet.

[„Railway News."]

Schiffahrt.

Flussregulirungen in Ungarn. (Aufnahme des Kostenpräliminares in das Finanzexposé pro 1894.) Der kgl. ungar. Ministerpräsident hat in sein der Legislative vorgelegtes Finanzexposé für das Jahr 1894 die Jahressumme jener Beköstigungssumme aufgenommen, welche zur Durchführung eines das gesammte Stromnetz des Landes umfassenden Flussregulirungswerkes erforderlich sein wird. Nach den im Ackerbauministerium ausgearbeiteten Plänen werden diese Arbeiten einen Kostenaufwand von insgesammt 39 Millionen in Anspruch nehmen, von welchem Betrage durch den im Abgeordnetenhause bereits angenommenen Gesetzentwurf über die Theissregulirung 17 Millionen Gulden votirt sind, so dass nur für die Bedeckung von 22 Millionen Gulden vorzusorgen sein wird. Eine bedeutende Mehrbelastung wird hiedurch für den Staatshaushalt nicht resultiren, da die Arbeiten dem Programme zufolge mindestens 12 Jahre in Anspruch nehmen und dementsprechend die Kosten in ebenso vielen Jahresraten in das Budget des Ackerbauministeriums eingestellt werden. Der Minister hofft durch Herstellung der Nebenflüsse in schiffbaren Zustand und Anlage von Zwischencanälen, bei deren Ausführung nicht nur Entwässerungszwecke berücksichtigt, sondern auch gleichzeitig schiffbare Wasserstrassen im Binnenverkehre geschaffen werden sollen, wesentliche nationalökonomische Resultate zu erzielen, da insbesondere in der an Binnenwässern reichen Tiefebene derartige schiffbare Canäle als Saugadern für die Eisenbahnlinien dienen und die Bahnzufuhren sich durch deren Vermittlung wesentlich wohlfeiler stellen werden, als durch den Achstransport, der in dem zumeist tiefen Sandboden nur geringes Ladegewicht zulässt.

Posen. (Wartheschiffahrt im Jahre 1892.) Laut des Jahresberichtes der Handelskammer zu Posen für das Jahr 1892 war das Jahr 1892 das schlechteste, das die Dampfschiffahrt auf der Warthe seit ihrer Einführung erlebt hat. Die Schiffahrt wurde am 18. März mit dem Abgange des ersten Schleppzuges von Stettin eröffnet und kam durch den am 26. November eingetretenen Winter zum Stillstand. Im December trat vorübergehend mildere Witterung ein, die noch Gelegenheit gab, die beladenen Kähne in einen möglichst sicheren Winterstand zu bringen oder Leichter für dieselben heranzuholen, die erforderlich wurden, weil das Wasser durch den Frost stellenweise einen noch niedrigeren Stand erreicht hatte als im Sommer. Posen war während der 12 Wochen vom 15. Juli bis zum 8. October auch für den leichtesten Dampfer nicht erreichbar; das Ergebniss der Frachtschiffahrt wurde hiedurch, zumal da Rücksichten auf den Wettbewerb ein Anpassen der Frachten an die gegebenen Verhältnisse nicht gestatteten, geradezu unlohnend, während beim Bugsirgeschäft, wo Abmachung von Fall zu Fall üblich ist, sich die Ungunst der Verhältnisse weniger stark geltend machte; immerhin waren auch hier die Beträge sehr bescheiden. Wegen des ungewöhnlich schlechten Wasserstandes entging der Dampfschiffahrt nicht nur sehr viel Ladung, sondern sie büsste auch sehr viel Fracht anf schon übernommene Ladung dadurch ein, dass oft die Ablieferung nicht am Bestimmungsorte erfolgen konnte, sondern schon unterwegs stattfinden musste. Von 114 in 61 Schleppzügen von Stettin nach Posen abgelassenen Kahnladungen kamen nur 85 überhaupt nach Posen und diese zum Theile sogar nur unter Segel, wie denn während des Sommers der Verkehr nach den oberen Warthestationen, solange er nicht ganz unterbrochen war, nur unter Segel aufrecht erhalten werden konnte. 16 Kähne kamen gar nicht bis Posen und 13 winterten unterwegs ein; auch von Posen kommende Ladung verwinterte nnterwegs in 3 Kähnen. Mit den Schleppkähnen der im Betriebe vereinigten Gesellschaften Herrmann & Co. und Stettin-Posen-Bromberger Dampfschiffahrts-Gesellschaft, beide in Stettin, wurden nach Posen gebracht 122.771 q (1891: 199.219, 1890: 141.506, 1889: 152.715); von Posen stromab wurden befördert 140.021 q (1891: 212,894, 1890: 222.207, 1889: 159.354). Die vereinigten Wartheschiffer haben 122 beladene Fahrzeuge mit 228.558 q und 86 leere Fahrzeuge innerhalb der Provinz Posen auf der Warthe geschleppt; nach Posen gingen davon 152.651 q und von Posen 69.455 q. Insgesammt sind von den genannten drei Gesellschaften im Jahre 1892 nach Posen 275.422 q (1891: 338.483) und von Posen 209.476 q (1891: 385.163) befördert worden.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 23. bis zum 29. October.)

Adriatischer Dienst.

24. October, 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Sussanich, nach Venedig.
25. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
26. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän A. Lazzari, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
„ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Craglietto, nach Venedig.
27. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän E. Radeglia, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.
28. „ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Sussanich, nach Venedig.
29. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän S. Lucich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

24. October, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Memfi", Capitän C. Persich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Piräus, Syra, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Khios und Cesmè.
25. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Danae", Capitän L. Barichievich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Corfu, Santa Manra, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen. Ferner nach Sulina, Galatz, Braila, Costanza, Odessa, Varna und Burgas mit Ueberschiffung in Constantinopel.
27. „ zu Mittag: Dampfer „Vorwärts", Capitän G. Mettel, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.
28. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Berenice", Capitän C. Sbutega, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi und Dardanellen. Ueberschiffung in Constantinopel nach Mytilene, Ineboli, Samsun, Kerasnnd, Trapezunt und Odessa; ferner nach Batum mit Ueberschiffung auf fremde Dompfer.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Novemb., zu Mittag: Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
21. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . . nach Indien, China und Japan, mit Berührung Fiume, von Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

10. Novemb., Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . . nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 28. September dem öffentlichen Verkehre übergebene 70·451 km lange Strecke Laibach S.B.—Gottschee (Kohlen-Verladestelle) der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Verlegung der Termine zur Anmeldung von Fahrscheinen für die alljährliche Neuausgabe der Fahrschein-Verzeichnisse.) Nach einem Beschlusse des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres (Sitzung zu Genf am 28./29. September) sind die vorzunehmenden Aenderungen für die 1894er Ausgabe der Fahrschein-Verzeichnisse bis zum 1. November der geschäftsführenden Verwaltung und allen am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen mitzutheilen.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die geschäftsführende Verwaltung hat die neu aufgestellten Verzeichnisse Nr. 57 (k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn) und Nr. 114 a (Bulgarische Staatseisenbahnen) herausgegeben. Durch das neu aufgestellte Verzeichniss Nr. 57 wird das im August 1891 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Literatur.

„Eisenbahn-Frachtentarif für Wien." Jahrgang 1893. Der Controlor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Herr Albert Strauss, hat sich der daukenswerthen Aufgabe unterzogen, einen alphabetisch geordneten Eisenbahn-Frachtentarif für Wien auszuarbeiten und im Drucke herauszugeben, welcher für die betreffenden Interessentenkreise ein nicht zu unterschätzendes Hand- und Hilfsbuch zu bilden berufen ist. Das Tarifbuch enthält die zur Zeit der Herausgabe desselben giltigen allgemeinen und speciellen Bestimmungen für den Güterverkehr nebst den betreffenden Güterclassificationen und Normen hinsichtlich der Nebengebühren und die directen — bezw. in jenen Fällen, wo directe Sätze nicht bestehen, combinirten — Eil- und Frachtgutsätze zwischen Wien einerseits und sämmtlichen Stationen Oesterreich-Ungarns andererseits. Ansnahmetarife haben in dem Buche keine Aufnahme gefunden. Aus fachtechnischen Gründen und zum Zwecke der leichteren Orientirung ist das umfangreiche Material in sechs Abtheilungen gruppirt worden. In welche Abtheilung jede einzelne Station rangirt, kann aus der Abtheilung I, in welcher sämmtliche Stationen nebst Angabe der Empfangsbahn aufgenommen sind, entnommen werden.

In dem Auszug aus den gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern sind nur die für den praktischen Gebrauch wichtigsten Bestimmungen des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893 aufgenommen.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen in dem Buche die Rubriken „Wiener Bahnhof" und „Eigenthumsbahn". In diesen Rubriken befinden sich nämlich die Bezeichnungen jener Wiener Bahnhöfe, bezw. Eigenthumsbahnen, für welche sich die billigsten Taxen ergeben. Es wird z. B. nach Arnoldstein ein Gut der Classe I in Matzleinsdorf, ein Gut der Classe A jedoch am Westbahnhofe am zweckmässigsten aufzuliefern sein. Eine Ausnahme bilden jene Stationen der Südbahn, bei welcher Frachtsätze für gewisse Classen nur mit „Wien Westbahnhof" angegeben sind, da sich die Sätze dieser Classen bei theilweiser Benützung der Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen niedriger stellen, als bei ununterbrochenem Durchlaufe über die Routen der Südbahn.

Die Frachtsätze für Stationen der k. und k. Bosnabahn und der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen sind durch Zusammenstoss der Sätze bis und ab Bosna-Brod gebildet. Vorkommende Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen des „Gütertarifes für Wien" werden in dem Fachjournale „Allgemeiner Tarif-Anzeiger", Wien, I., Graben 13, verlautbart. Da die Ausgabe von Nachträgen nach Bedarf erfolgen soll, so ist dafür Vorsorge getroffen, dass das Tarifbuch im Hinblicke auf die so häufig vorkommenden Aenderungen auf diesem Gebiete seine Brauchbarkeit behält.

Das

VERORDNUNGS-BLATT

des

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

für

Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

per 100 kg kr.

Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen 10

Lagerzins:
für die ersten drei Wochen . . . per Woche 2
für jede folgende Woche . . . . „ „ 1½

Zollfachinage 2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifheftes (4) für den Verkehr mit Ungarn.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1893 tritt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 4, für den obenbezeichneten Eisenbahnverband, enthaltend Frachtsätze für den directen Güterverkehr zwischen Rheinland und Westphalen einerseits und Ungarn andererseits in Kraft.

Durch dieses Tarifheft werden die Verbands-Gütertarife für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, und zwar Theil II, Heft 2, und Theil IV vom 1. October 1890, sowie Theil III, Heft 2, vom 1. Februar 1892, sammt zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Rücksichtlich jener Relationen, für welche der neue Tarif directe Frachtsätze nicht mehr enthält, oder für welche Frachterhöhungen eintreten, bleiben die alten Frachtsätze noch bis zum 1. Jänner 1894 in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifheftes können bei den betheiligten Endverwaltungen und bei den betheiligten Stationen bezogen werden.

Wien, am 19. October 1893. [888]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kremsthalbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr.

Mit 1. November 1893 tritt auf den Linien der Kremsthalbahn ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, ferner für den Transport von Eil- und Frachtgütern, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen in Kraft, und wird gleichzeitig der Tarif für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr, giltig vom 1. Juni 1887, sammt Nachtrag I, giltig vom Tage der Eröffnung der Strecke Micheldorf — Klaus-Steyrling aufgehoben.

Exemplare dieser Tarife sind bei der commerciellen Betriebsleitung der Kremsthalbahn, Linz, Graben 21 B, und zwar jene für die Beförderung von Personen und Gepäck zum Preise von 30 kr. ö. W., für den Transport von Eil- und Frachtgütern etc. zum Preise von 50 kr. ö. W. per Exemplar erhältlich.

Linz, am 22. October 1893. [889]

Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Nachtrag I zum Tarife, Theil I.

Am 15. November 1893 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarife, Theil I, gemeinsame Bestimmungen für den Gütertransport im Bereiche österr. und ungar. Eisenbahnen, der Bosna-Bahn, der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen und der k. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält hauptsächlich Ergänzung des Verzeichnisses jener Bahnen, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist, Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement, Aenderung, bezw. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen und der besonderen Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände, Aenderung, bezw. Ergänzung des Nebengebühren-Tarifes, Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der im Tarife benannten Frachtgüter, Aenderung, bezw. Ergänzung der Güterclassification, Berichtigungen und Aenderung des Anhanges III.

Exemplare sind bei den österr.-ungar. Bahnverwaltungen erhältlich.

Wien, am 19. October 1893. [890]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1893 tritt an Stelle des seit 1. November 1892 giltigen Verbandstarifes für den directen Transport von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen den im Tarife benannten Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, k. k. pr. Eisenbahn Wien-Aspang, k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Localbahn Ebenfurth-Wittmannsdorf, k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, pr. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. pr. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn untereinander ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1, in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Verbandsverwaltungen und durch die Verbandsstationen käuflich zum Preise von 2 Kronen = 1 fl. ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, den 17. October 1893. [891]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (I. Nachtrag zum Ausnahmetarif IV.) Mit 1. November 1893 tritt der I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. IV in Kraft, welcher mit Wirksamkeit vom 1. August 1892 für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz- und Oelsaaten bei Aufgabe in ganzen Schleppladungen, bezw. in sackirten Theilsendungen von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht auf einen Frachtbrief, von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margarethen transit, Lindau transit, ferners nach den Stationen der vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger und Wald Rütti-Bahn, ferner der Rorschach-Heiden Bergbahn), der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzberg-Bahn), der Schweizerischen Südostbahn, der Gotthardbahn, der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn und der Linie Wohlen—Bremgarten), der Emmenthalbahn, der Jura-Simplon-Bahn und der Neuenburger Jura-Bahn, sowie endlich nach Basel, Schaff-

hansen, Singen und Constanz mit Umschlag in Wien oder Passau hinausgegeben worden ist. Dieser Nachtrag enthält nebst einem Vorworte Abänderungen der besonderen Bestimmungen des Tarifes, eine Reexpeditionstabelle, abgeänderte und neue Frachtsätze, die Inkraftsetzung von Frachtsätzen für die Station Wien Praterquai loco, Abänderungen von Stationsnamen und eine Berichtigung.

Bezüglich der besonderen Bestimmungen sind insbesondere die neuen Anordnungen für die Einlagerung und Reexpedition hervorzuheben. Danach finden die directen Frachtsätze des Tarifes von der ursprünglichen Aufgabe- (Verbands-) Station bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station auch bei Unterbrechung des Transportes durch Einlagerung, bezw. Reexpedition auf einer Unterwegsstation, u. zw. für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate aus Getreide und Hülsenfrüchten, Kleie, Malz und Oelsaaten in Wagenladungen von 10.000 kg unter nachstehenden Modalitäten Anwendung.

I. Die Einlagerung, bezw. Reexpedition ist in nachstehenden Lagerhäusern zulässig:

Hauptstädtische Entrepots in Budapest, Lagerhäuser der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft am Praterquai in Wien, Lagerhaus Wien-Praterquai der Ersten Oesterr. Actien-Gesellschaft für öffentliche Lagerhäuser, Lagerhaus der Stadt Wien, Lagermagazin der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien transit (Rangirbahnhof), Erstes oberösterr. Lagerhaus (Hein-Mugrauer) in Linz, landschaftliches Lagerhaus in Innsbruck, städtisches Lagerhaus in Feldkirch, Lagerhaus in Passau, Lagerhäuser in München Ostbahnhof (C. Schmederer und bayerische Handelsbank), städtisches Lagerhaus in München Südbahnhof, städtisches Lagerhaus in Lindau, städtisches Lagerhaus in Bregenz, Lagerhaus der Schweizerischen Nordostbahn in Romanshorn, Lagerhans der Vereinigten Schweizer Bahnen in Buchs, Kornhaus in Rorschach, Lagerhaus der grossherzogl. Badischen Staatsbahnen in Constanz, Lagerhaus in Ulm.

II. Inwieweit den genannten Lagerhäusern die Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsbefugniss zusteht, ist aus einer besonderen, dem Nachtrage beigegebenen Tabelle ersichtlich

III. Die Sendungen müssen in den Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstationen unter der Adresse der Lagerhausverwaltung eingehen und bei der Weiterbeförderung von der Lagerhausverwaltung zur Aufgabe gebracht werden. Nur bei den Lagerhäusern der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der k. k. Staatsbahnen in Wien, dem Lagerhause in Passau, dem Kornhause in Rorschach, den Lagerhäusern der Schweizerischen Nordostbahn in Romanshorn und der Vereinigten Schweizerbahnen in Buchs wird zugelassen, dass die Sendungen in der Einlagerungsstation auch unter der Adresse der einlagernden Firma einlangen, bezw. von derselben behufs Weiterbeförderung zur Aufgabe gebracht werden. In letzterem Falle ist jedoch neben dem Empfänger das Lagerhaus namhaft zu machen, durch dessen Vermittlung die betreffende Reexpedition zu bewirken ist. Vermittlungsadressen sind ausgeschlosssen.

IV. Auf Sendungen, welche mit einem höheren, als dem Eingangsgewichte weitergesendet werden, findet das Reexpeditions-Verfahren keine Anwendung.

V. Dem Reexpeditionsverfahren werden diejenigen Frachtsätze des Tarifes zu Grunde gelegt, welche am Tage der Reexpedition (Weitersendung vom Lagerhause) von der ursprünglichen Aufgabe (Verbands-) Station nach der neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station bestehen.

VI. Lager- und Manipulationsgebühren, Ueberführungsfrachten u. dgl. gelangen besonders zur Aufrechnung und können von den Lagerhaus-, bezw. Reexpeditionsstationen in Erfahrung gebracht werden.

VII. Als Lagerfrist (Reexpeditionsfrist) wird ein Zeitraum von 12 Monaten festgesetzt. Die Berechnung dieser Frist erfolgt vom Tage des Eintreffens der Sendung in den betreffenden Lagerhäusern.

VIII. Während dieser Zeit müssen die Sendungen ununterbrochen unter der Aufsicht der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, bezw. unter Bahnaufsicht stehen.

IX. Die Vorfracht ab den Aufgabsstationen bis zu den Lagerhäusern in Budapest und Wien wird Seitens der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in der Regel im Rückvergütungswege gegen Beibringung des Original - Wasserfrachtbriefes bis zum Lagerhause und der Original-Aufgabs-Recepisse für den Weiterversandt, auf welchen die Herkunft amtlich nachgewiesen sein muss, ohne Zinsenvergütung richtig gestellt.

In den übrigen Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstationen findet der Ausgleich der Unterschiede zwischen den im directen Verkehre zu entrichtenden und den im gebrochenen Verkehre berechneten Frachten bei der Weiterbeförderung der Sendungen von der Lagerhausstation statt. Eine Ausnahme tritt in folgenden Fällen ein:

a) Wenn auf die Sendung während der Lagerung eine Frachtrückerstattung bewirkt wurde;
b) wenn die Sendung aus einem vor der Einlagerungsstation gelegenen Lagerhause unter Inanspruchnahme der Reexpeditionsbegünstigung zum Versandt gebracht wurde;
c) wenn die Sendung durch Umkartirung in die Einlagerungsstation gelangte, bei der Weiterversendung aber der von der ursprünglichen Aufgabe- nach der neuen Bestimmungsstation bestehende Satz verlangt wird;
d) wenn die Sendung nach durchgeführtem Reexpeditionsverfahren auf Antrag des Aufgebers nachträglich nach einer andern, als der im Frachtbriefe bezeichneten Bestimmungsstation geleitet wird, in welchem Falle es dem Ermessen der betheiligten Eisenbahn - Verwaltungen anheimgestellt bleibt, ob eine Rückführung auf dem directen Satz überhaupt gestattet wird.

In allen diesen 4 Fällen kann die Ausgleichung der Fracht nur auf dem Wege der Frachtrückerstattung ohne Zinsvergütung vorgenommen werden.

Der Anspruch auf Gewährung der Reexpeditionsbegünstigung im Rückvergütungswege ist innerhalb 3 Monaten, vom Tage der Weitersendung gerechnet, geltend zu machen u. zw. unter Vorlage des Originalfrachtbriefes bis zur Einlagerungsstation (in dem unter b) angeführten Falle auch des Frachtkarten - Auszuges), des Duplicat-Frachtbriefes über die Weitersendung von der Einlagerungsstation und einer Bestätigung des Lagerhauses über die Identität der Sendung.

Rheinisch - Westphälisch - Bayerischer Holzausnahmetarif vom 1. März 1884. (Einführung des Nachtrages IX.) Mit Giltigkeit vom 1. October 1893 ist zum obgenannten Holzausnahmetarife der Nachtrag IX erschienen. Derselbe enthält unter Anderem neue, bezw. veränderte Frachtsätze für Lindau im Verkehre mit verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld.

Hannover - Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 1 vom 1. August 1893. (Neue Frachtsätze für Salzburg.) Mit sofortiger Wirksamkeit sind die nachstehenden Frachtsätze für den Verkehr mit Salzburg zur Einführung gelangt

Tarifkilometer	Salzburg nach und von	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Mark									
		Stückgut			Wagenladungen						
		Eilgut	Allgemeine Stückclasse	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgem. Wagenladungsclasse		Specialtarife				Ausnahmetarif 3 Holz des St. T.
					A¹	B	A²	I	II	III	II
781	Hannover (Nordb.) und Hainholz	17·58	8·79	6·45	5·20	4·64	4·03	3·63	2·85	1·84	2·46
784	Hannover (Südb.)	—	8·82	6·47	5·22	4·66	4·04	3 65	2·86	1·84	2·47

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1905	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Roheisen	I. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Graz; Kienberg-Gaming; Leoben loco; Linz; St. Pölten; Wien K.E.B. II. Stationen der Südbahn-Gesellschaft: Budapest d. v. (Ofen); Graz III. Stationen der königl. ungar. Staatsbahnen: Budapest dnnap. t. p. n. (Donaunfer-Frachtenbahnhof); Budapest-Fővámház (Hauptzollamt); Budapest-Józsefváros (Josefstadt); Budapest-Kelenföld; Budapest-Lipótváros (Leopoldstadt); Budapest-uyngoti p. u. (Westbahnhof) — oder umgekehrt	Burgsolms, Station der königl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a/M.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. November 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Theil II, Heft Nr. 5, bezw. Nr. 12 vom 15. Februar 1887 für den Süddeutschen Eisenbahn-Verband		in Mark: 2·28; 1·83; 1·90; 1·56; 1·83; 1·93; 2·68; 2·24; 2·68; 2·68; 2·68; 2·68; 2·68; 2·68		Im Kartirungswege		
1906	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Holzspähne zur Bier- u. Essigklärung	Beregs.-Szt. Miklós, Station der königl. ungar. Staatsbahnen	Mannheim Badische Bahn und Hessische Ludwigs-Bahn: Ludwigshafen a. Rh.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg je für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. November 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1894	Theil IV, Heft 2 vom 1. October 1887 für den Süddeutschen Eisenbahn-Verband		ad a) 6·91 Mk. ad b) 4·32 Mk.	ad a) 6·85 Mk. ad b) 4·28 Mk.	Im Kartirungswege		
1907	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Zinkerz	Turvis	Cilli	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien anfihre Kosten zu veranlassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	38 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
1908	Südbahn-Gesellschaft													

Die im Verordnnnge-Blatte Nr. 54 vom 11. Mai l. J., fortl. Nr. 1071, publicirte Begñnstignng für Blochholz ab Steinhaus nach Mürzznschlag transit gilt unter den daselbst angegebenen Bedingungen auch für derartige Sendungen nach Mürzzuschlag l o c o. Dae Abladen hat die Partei besorgen zu laeeen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1909	Südbahn-Gesellschaft		Bruchsteine	Kufstein	Kirchbüchl	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	15 Heller	10 Heller	5 Heller	Im Karfirungswege		
1910	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Roh- und Sandzucker	Wenn während der Zeit vom 28. October 1893 bis Ende August 1894 von den im Ausnahmetarife Nr. 16 des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehres benannten Stationen überhaupt — auf der Route via Wien—Peri mehr als 1500 Wagen Roh- und Sandzucker nach Genua, S. Martino, Buonalbergo, Sampierdarena und Rivarolo-Ligure zur Beförderung gelangen, so werden für Sendungen von den Stationen Austerlitz, Brünn und Raitz der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, dann für Sendungen von den im Ausnahmetarife Nr. 16 des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehres benannten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, mit Ausnahme von Bedihošt, Prossnitz und Wrbatek, auf die in dem vorbezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze ab den benannten Stationen, noch folgende Frachtnachlässe gewährt, und zwar: **Bei einem Quantum von über 1500 bis 2000 Wagen, für jeden Wagen innerhalb dieses Quantums . . . . . Francs 5·00,** **bei einem Quantum von über 2000 bis 2500 Wagen, für jeden Wagen innerhalb dieses Quantums . . . . . Francs 7·50 und** **bei einem Quantum von über 2500 Wagen, für jeden Wagen über 2500 Wagen . . . . . Francs 10·00.**						Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Origin.-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1911	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		4. Kessel, Maschinen und Maschinentheile, Thüren, Fenster, Thür- und Fensterstöcke, Beschläge, Fussböden und Fussbodentheile, bei Aufgabe in jeder Menge	Im internen Verkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken)		Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen bei der Anlage und ersten Einrichtung der Rohzuckerfabrik in Dřevohostitz bei Bistritz a. H.	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende August 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893		Ad 1. und 2. 0·132 kr. pro 100 kg und 1 km fix Ad 3. 0·26 kr. pro 100 kg und 1 km fix Ad 4. 0·33 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	Auf die hauführende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Original-Frachtbriefe, von denen die letzteren von Seite der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei dem nebenbezeichneten Baue verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Original-Aufnahmsscheine werden nicht wieder zurückgestellt	
			1. Baumaterialien, als Ziegel, Steine, Kalk, Cement, Sand, Chamottesteine, Chamottemörtel u. Holz des Specialtarifes 2 bis 6·3 m Länge, bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mind. jedoch für das Ladegewicht der verwend. Wagen											
			2. Dachpappe, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen											
			3. Eiserne Traversen, eiserne, Schliessen und eiserne Säulen, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit						
1912		1. Bausteine und Kalk, bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Nikolsburg	Lundenburg	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur Verwendung beim Bane von Industrie-Etablissements in Lundenburg bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	5·8	3·2	2·6	Im Rückvergütungswege	Auf das banführende industrielle Etablissement in Lundenburg als Anfgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche von Seite der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Banten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
		2. Kalk, bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Stauding					23·8	21·4	2·4			
		3. Fundament- und Säulenunterlagssteine, bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Brünn transito (für Sendungen von Brünnlitz und Segen-Gottes)	Wien Nordbhf.				10·9	8·1	2·8			
			Hradisch					13·9	11·1	2·8			
			Sternberg trans. (für Sendungen von Zöptau)					10·2	7·3	2·9			
		4. Maschinen, bei Anfliefernng in jeder Menge	Nikolsburg	Lundenburg	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur Verwendung beim Bane von Industrie-Etablissements in Lundenburg bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	85·4	49·5	35·9	Im Rückvergütungswege	Die Frachtbegünstigung nd 4. hat rücksichtlich der Strecke Lundenburg—Sternberg transito auch für die von Lundenburg nach Zöptau in Reparatur gehenden Maschinen Geltung, und gelangt in diesem Falle die entfallende Refactie gegen Vorlage der auf das banführende industrielle Etablissement in Lundenburg als Anfgeber lautenden Original-Anfnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, zur Erstattung	
1913		Zinkerze, rohe	Trzebinia	Szczakowa	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg),** wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses laut Verordgs.-Bl. Nr. 148 ex 1892, Post 2345, zusammengenommen nachgewiesen werden kann. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Verladung der Sendungen in leer zurückgehende Nordbahn-Kohlenwagen, oder insoweit selbe von Stationen der Südbahn stammen, in Contingentwagen mit dieser Verwaltung; Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	44·9	41·3	3·6	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Anfgeberin lautende, von der Anfgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Werden die Sendungen in der Anfliefernngsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so werden dieselben in Wien (Nordbhf.) in derlei Wagen umgeladen, wofür die erwachsenden Selbstkosten im Betrage von 1.60 fl. pro Wagen in Anrechnung gebracht und auf dem Frachtbriefe nachgenommen werden
								46·2	43·0	3·2			

Fortlaufende Nr.	1914	1915	1916	1917	1918
Die Publication erfolgt	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn
und im Namen der von der		Kaiser Ferdinands-Nordbahn			
Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Grubenholz und Weichholz zur Cellulose-erzeugung	Landwirthschaftliche Maschinen der Pos. M-16 und Pflüge der Pos. P-17 im Tarife Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893	Mauer- und Dachziegel	Eisenschlacke / Alteisen	Steinschotter
für die Transportstrecke von	Zwardon	Randnitz	Lobosic	Segen-Gottes / Diversen Stationen	Duby *)
nach	Dombrau	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Cižkovic	Diversen Stationen / Segen-Gottes	Prag (Smichow) / Prag (Sandthor)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 b) 10000 Kilogramm pro Frachtbrief. Anfrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Die Sendungen müssen in Wagenladungen zur Ab- resp. Aufgabe gelangen Verwiegung auf der Geleisewaage	Auflieferung von mindestens 80 Wagenladungen à 11·3 t. Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 3 bestehenden Tarifbestimmungen. *) Die Sendungen müssen von der Ladestelle in Tuhaň bei Duby stammen
	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1893	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht / Bezeichnung	Localtarif	Tbeil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes, bezw. Gebührentarif der Staatseisenbahn-Gesellschaft	Localtarif	Localtarif	Localgütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen
Frachtsatz per 100 kg		a) 136·0 b) 106·1 kr.	6·7 kr.	Waaggebühr in Segen-Gottes pro Waggon in Kreuzern: 60	15·2 / 13·6 Kreuzer ö. W.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	13·0 kr.	a) 129·0 b) 90·0 kr.	5·0 kr.	40	10·7 / 10·7
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		a) 7·0 b) 16·1 kr.	1·7 kr.	20	4·5 / 2·9
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					Original-Frachtbriefe auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen spätestens Ende Jänner 1895
Besondere Bemerkungen		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen			In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Zurücknungsgebühr von der Ladestelle Tuhaň bis Station Duby von 2·7 kr. pro 100 kg inbegriffen. Bei Nichterfüllung der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 124. Wien, 26. October 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Staatsvoranschlag für Wasserbauten in Oesterreich pro 1894. — Neue Bestimmungen des englischen Board of trade über die farbigen Positionslichter. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Aenderung der Statuten der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die in den §§ 14, 25 und 49 geänderten Statuten der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen in Wien genehmigt.

Wien, am 16. October 1893. — Z. 24.269. H.-M.-Z. 55.661.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. November 1893 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Wien, am 24. October 1893.

Staatsvoranschlag für Wasserbauten in Oesterreich pro 1894.

II.

Moldauregulirung. Die Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde von Prag ist einschliesslich der Hafenbauten in Holleschowitz und Carolinenthal mit dem Kostenbetrage von 3,805.000 fl., bezw. einschliesslich der Mehrkosten für Grundeinlösung mit dem Betrage von 3,845.000 fl. veranschlagt. Zu diesem Erfordernisse tragen bei das Land Böhmen die Hälfte der effectiven Kosten, jedoch nur im Höchstbetrage von 2,000.000 fl., sonach 1,922.500 fl., die Stadt Prag 130.000 fl. für die Quaimauer im Holleschowitzer Hafen und 39.000 fl. für die Verlegung der Filterbrunnen der städtischen Wasserleitung, die Besitzer der Hetzinsel 15.000 fl. Die Gesammtsumme der Beiträge beziffert sich sonach mit 2,106.500 fl., so dass die vom Wasserbau-Etat zu bestreitende Ausgabe 1,738.500 fl. beträgt. Bei Vertheilung derselben auf die fünf Baujahre 1891—1895 entfallen auf ein Jahr, und werden daher auch für 1894 angefordert 347.700, bezw. rund 350.000 fl. — Bisher wurden zur Deckung dieses Aufwandes 1,046.500 fl. bewilligt. — Für die übrigen Moldaubauten werden 70.000 fl., und zwar 30.000 fl. für Bauten in der Flussstrecke oberhalb Prag, 40.000 fl. für Bauten in der Flussstrecke unterhalb Prag angesprochen. Diese Ansprüche finden ihre Begründung in dem commissionell festgesetzten Bauprogramme vom Jahre 1890 und beziehen sich auf die als dringend anerkannten Regulirungen bei der Glockenwirthswiese bei Častobořˇ und bei St. Kilian oberhalb Prag, dann auf die ebenfalls dringenden Bauten bei Mlčehošˇ und Miřovitz unterhalb Prag. Bei St. Kilian ist ebenso wie bei Miřovitz die Absperrung eines Flussarmes erforderlich. Mit den Aussprengungen der felsigen Flussbettsohle bei Mlčehošˇ wurde bereits 1893 begonnen.

Elbestrombauten. Hiefür sind 60.000 fl. eingestellt, welche zur Fortsetzung der bereits 1892 in Angriff genommenen Regulirungsbauten bei Raudnitz, sowie für die Durchführung der bereits genehmigten Correction bei Wilsdorf verwendet werden sollen.

Marchregulirung. Die Verhandlungen betreffs der Marchregulirung in jener Strecke, wo dieselbe die Grenze gegen Ungarn bildet, sind im Zuge, und wird die

Ergänzung des technischen Operates für die Correction in dieser Strecke unter Bedachtnahme auf die vom Lande Mähren beabsichtigte Regulirung in dem von Rohatec aufwärts gelegenen Gebiete, einvernehmlich mit der kgl. ungarischen Regierung voraussichtlich noch im Laufe des Jahres 1893 zum Abschlusse gelangen, so dass 1894 mit der Verfassung des Detailprojectes begonnen werden kann. Zur Bestreitung der mit 20.000 fl. angenommenen Kosten der Projectsverfassung wird pro 1894 als erste Rate der Betrag von 6000 fl. angesprochen. Ausserdem werden zur Unterstützung der Uferanrainer bei Ausführung von Schutz- und Regulirungsbauten 2000 fl. veranschlagt.

Oder-, Oppa- und Olsa-Regulirung. Wegen Regulirung dieser drei Flüsse in den Grenzstrecken gegen Preussen sind die Verhandlungen mit der Regierung des Nachbarstaates im Zuge. Um im Falle des Abschlusses der Verhandlungen noch im Jahre 1894 zur Inangriffnahme der als nothwendig anerkannten Bauten schreiten zu können und bei der Durchführung des ganzen Unternehmens gleichen Schritt mit Preussen halten zu können, werden 11.000 fl. angesprochen, wovon 10.000 fl. auf Schlesien, 1000 fl. auf Mähren entfallen. Bezüglich der Opparegulirung bei Jägerndorf ist das Detailproject ausgearbeitet und sind die Verhandlungen mit dem Ackerbauministerium im Zuge.

Weichselregulirung. In Betreff der in der Grenzstrecke von Schwarzwasser bis zur Białkamündung auszuführenden Herstellungen ist die Projectsverfassung für eine systematische Anlage des diesseitigen Schutzdammes im Zuge und werden die diesfälligen Arbeiten mit dem Reste der in den Vorjahren bereits an den Weichselregulirungsfond der I. Section eingezahlten Beiträge des Staates per 25.315 fl. und den gesetzlichen Zuflüssen des Landesfondes und der Adjucenten in Angriff genommen. In der Strecke Przemszamündung—Krakau—Niepołomice erfolgt die Regulirung aus Schiffahrtsrücksichten, insbesondere wegen des regen Steinkohlenverkehres, in der Grenzstrecke auch im Sinne des mit Russland abgeschlossenen Staatsvertrages vom 20. August 1864, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1872, und unter Bedachtnahme auf die jeweiligen Vereinbarungen der internationalen Commissionen. Hiebei wird 1894 vor Allem zu berücksichtigen sein die Regulirung der Strecke zwischen den Mündungen der Przemsza und der Soła, der Strecken Jankowice—Podolsza, Rozkochów—Zródła, Dwory—Przeciszów—Żarki, Okleśna — Podlęce, Chrąstowice — Czernichów, Piekary—Bielany, Żwierzyniec—Krakau. die Inkrustirung der bestehenden Faschinenwerke in der Strecke Rybitwy—Niedary, die Regulirung der Strecke bei Japinka—Łażnia—Swiniárow, die Ergänzung der Regulirung bei Niedary, Dąbrówka und Nowopole sammt den Werksinkrustirungen daselbst, die Fortsetzung, bezw. Ergänzung der Regulirung in den Strecken Karsy—Borusowa, Hubenice—Samocice, Tonie—Brzeżnica, Lubasz—Szczucin, Niziny—Zaduszniky—Przykop, die Werksinkrustirungen bei Dzików, Zakrzów und Koćmierzów, endlich die Regulirung bei Nadbrzezie behufs Herstellung eines Umschlagsplatzes dortselbst. Das Mehrerforderniss gegenüber dem Vorjahre per 700 fl. ist durch den Mehrbedarf an Faschinen begründet.

Dunajecbauten. An diesem Flusse sind in Aussicht genommen die Fortsetzung, bezw. Ergänzung der Regulirungsbauten in den Strecken Bogumiłovice, Komorów, Bobrowniki, Niedomice, Nieciecza, Pasieka, die Correction der Białamündung, sowie die Regulirung der Strecken Otfinów, Janikowice und Siedleszowice-Okrąy. Das Mehrerforderniss gegenüber dem Vorjahre per 400 fl. ist ebenfalls durch den Mehrbedarf an Faschinen begründet.

Sanregulirung. Mit dem veranschlagten Betrage von 128.800 fl. werden zunächst durchzuführen sein die Regulirung der Strecken bei Przemyśl, Wilcza, Przekopana, Huracko und Bolesłaszyce, die Trassenfestlegung bei Wietlin, Tuczępy und Murrina, die Fortsetzung, bezw. Ergänzung der Regulirung bei Nielipkowice und Monasterz, die Regulirung der Strecken Staremiasto, Kuryłówka, Sarzyna, Rudnik, Bieliniec, Ulanów, Przędzel, Wulka tanewska, Nisko, Kłyżow, Pysznica, Pilchów, Rzeczyca und bei Radomyśl nebst der Correction der Mündung.

Dniesterregulirung. Die Strecke Rozwadów—Zurawno ist auf Grund des Landesgesetzes vom 1. Mai 1893, L.-G.-Bl. Nr. 33, um den Gesammtbetrag von 1,600.000 fl. zu reguliren und haben zu diesem Erfordernisse das Land und die Anrainer mit 40 pCt. = 640.000 fl., der Meliorationsfond mit 20 pCt. = 320.000 fl. und das Wasserbauärar ebenfalls mit 40 pCt. = 640.000 fl. beizutragen. Bei der vereinbarten Bauzeit von 15 Jahren entfällt auf die einzelnen Jahre für den Wasserbaufond der Betrag von 42.666 fl., welcher daher auch pro 1894 angesprochen wird. Ausserdem werden die Strecken Swicamündung—Zurawienko, Łuka Tenetniki—Ruzwiany, Perłowce Pitrycz, Jezupol Lipa Niźniów zu reguliren und die Bauten bei Horyhlady, sowie jene bei Kopaczynce, Hubin und Samuszyn fortzusetzen sein.

Wisłokaregulirung. An diesem Flusse sind die Strecken Rzemień—Rzochów, Rzochów—Mielec und Mielec—Złotniki zu reguliren, die Bauten zwischen Złotniki—Rzyscie und Klyszów—Borowa—Gawłuszowice fortzusetzen, bezw. zu ergänzen.

Bugregulirung. Auf Grund des vom galizischen Landtage bereits beschlossenen Gesetzentwurfes ist die Regulirung dieses Flusses um den Kostenbetrag von 594.000 fl. als Landesunternehmen durchzuführen und betheiligen sich an diesem Unternehmen der Meliorationsfond mit 30 pCt. = 178.200 fl., das Land mit 40 pCt. = 237.600 fl., die Anrainer mit 10 pCt. = 59.400 fl. und das Wasserbauärar wegen der gleichzeitig angestrebten Flossbarmachung des Buges in der Strecke von der Stadt Busk bis zur Reichsgrenze mit 20 pCt. = 118.800 fl. Diese Regulirung soll vom Jahre 1894 an in 12 Jahren durchgeführt werden und wird daher pro 1894 von dem Beitrage des Wasserbaufondes die erste Rate per 9900 fl. präliminirt.

Białaregulirung. Die Regulirung der Biała ist zufolge des Landesgesetzes vom 1. September 1892, L.-G.-Bl. Nr. 72, im Verbande mit der Verbauung der Wildbäche, der Regulirung der Zuflüsse und der Bedeichung des Białaflusses wie des rechten Dunajecufers als Landesangelegenheit um den Betrag von 1,789.000 fl. auszuführen und betheiligt sich die staatliche Wasserbauverwaltung mit Rücksicht auf die gleichzeitig angestrebte Flossbarmachung der Biała an diesem Unternehmen mit 121.200 fl., welche conform dem Bauprogramme in 14 Jahresraten zur Auszahlung kommen sollen. Für 1894 werden als zweite Rate 8660 fl. angesprochen.

Pruthflussbauten. Die Regulirung des Pruth in der Strecke Kaliczanka—Ostritza—Kliszkutz ist sowohl im Interesse der Schiffahrt als in jenem der Landescultur, insbesondere zum Schutze der angrenzenden Liegenschaften dringend nothwendig. Zu den Kosten dieser Regulirung, welche im Ganzen auf 67.300 fl. veranschlagt sind, werden für 1894 10.000 fl. angesprochen.

An Concurrenzbeiträgen der Länder, Bezirke, Gemeinden und Anrainer zu den Wasserbauten werden 1894 gewärtigt in Niederösterreich 200.000 fl. zur Donauregulirung; in Oberösterreich 13.122 fl., und zwar zu Donaustrombauten 131 fl., zu Traunflussbauten 9145 fl., zu Agger- und Vöcklabauten 3846 fl.; in Steiermark 153.350 fl., und zwar zu Murflussbauten 127.110 fl., zu Sanflussbauten 3000 fl., zu Savebauten 3240 fl., zu Drauflussbauten 20.000 fl.; in Kärnten 25.200 fl. zu Draubauten; in Krain zu Savebauten 6050 fl.; in Tirol 19.895 fl., und zwar zu Innflussbauten 11.590 fl., zu Rheinbauten 6945 fl., zu Drauflussbauten 1360 fl.; in Böhmen 436.800 fl. für die Moldauregulirung in Prag; in Galizien 15.900 fl., und zwar zu Bauten an den galizischen Flüssen überhaupt 6000 fl., zu Weichselflussbauten 1950 fl., zu Dunajecbauten 600 fl., zu Sanflussbauten 2500 fl., zu Dniesterbauten 300 fl., zu Wisłokabauten 4550 fl.

Die Einnahmen des Wasserbaues sind mit 51.544 fl. (+ 5458 fl.) veranschlagt. Hievon entfallen auf veräusserte Requisiten und Materialien 456 fl., auf veräusserte Weidenruthen aus den Aerarialpflanzungen 3748 fl., auf die den ärarischen Weidenpflanzungen zu entnehmenden und für die Erhaltung der Wasserbauwerke zu verwendenden Weidenruthen 10.500 fl., auf die denselben Pflanzungen zu entnehmenden, für ausserordentliche Wasserbauten zu verwendenden Weidenruthen 13.500 fl., auf Grasnutzungen 667 fl., auf Mieth- und Pachtzinse 2083 fl., auf Vorschuss- und Rechnungsersätze 7045 fl., auf verschiedene Einnahmen 13.545 fl. Auf die einzelnen Königreiche und Länder vertheilt sich die veranschlagte Bedeckung folgendermassen: Oesterreich unter der Enns 175 fl., Oesterreich ob der Enns 302 fl., Salzburg 10 fl., Krain 100 fl., Tirol und Vorarlberg 1360 fl., Böhmen 13.551 fl., Galizien 33.435 fl. Bukowina 2611 fl.

Neue Bestimmungen des englischen Board of trade über die farbigen Positionslichter.

Die Beschlüsse der internationalen maritimen Conferenz zu Washington im Jahre 1889 gaben Veranlassung, dass das britische Handelsamt (Board of trade) vor etwa einem Jahre eine Reihe von Anordnungen als Anhang zu den „Vorschriften zur Vermeidung von Seeunfällen“ erliess, noch bevor die Verhandlungen mit anderen Nationen wegen einheitlichen Vorgehens zum Abschlusse gelangt waren. Unter jenen Anordnungen befinden sich auch solche, welche die Detailconstruction der farbigen Positionslichter betreffen. Die Zeitschrift „Nautical Magazine“ widmet diesem Gegenstande eine eingehende Besprechung, welche den „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens“ Anlass zu folgenden Betrachtungen gegeben hat:

Die internationale Conferenz zu Washington widmete ihre Aufmerksamkeit unter Anderem auch dem Punkte der „Vorschriften zur Vermeidung von Seeunfällen“, in dem es heisst: Art. 3 d) „Die besagten rothen und grünen Seitenlichter müssen an der Innenbordseite mit Schirmen versehen sein, die mindestens 0·90 m vor den Lichtern herausragen, so dass die Lichter nicht über den Bug von der anderen Seite her gesehen werden können.“

Nun ist aber die Lichtquelle erstens auf eine gewisse Distanz seitwärts vom Schirme angebracht, und zweitens ist sie kein mathematischer Punkt, sondern eine Flamme von verhältnissmässig bedeutender Querdimension; ausserdem geht vom Linsenkörper des Laternenglases auch noch zerstreutes Licht aus. Es wird daher thatsächlich selbst dort, wo — um der Regel näher zu kommen — am Vorderende des Schirmes eine Blende angebracht ist, die so weit nach Aussen ragt, wie die seitliche Fassung der Linse, der Regel nicht strikte entsprochen.

Zunächst vor dem Buge kreuzen die von der Linse ausgehenden Strahlen des zerstreuten Lichtes die Kiellinie; dann folgt eine Zone, in der die von der theilweise verdeckten Flamme ausgehenden Strahlen die Coursrichtung schneiden, und endlich eine Region, in der die Flamme mit voller Leuchtkraft über den Bug hinwegleuchtet. Diese Abweichung von der Regel ist aber nur eine scheinbare, die ihren Grund in der im mathematischen Sinne ungenauen Fassung des Wortlautes hat. Den Verfassern der Vorschrift hat nie ein Licht vorgeschwebt, dessen Grenze eine mathematisch zum Längsschnitte des Schiffes parallele Ebene wäre, sonst könnte es im Art. 15 (Ausweichen von Dampfern mit Gegencours) derselben Vorschrift, nicht lauten: „Die Fälle, die dieser Artikel betrifft, sind daher nur diejenigen, wenn jedes der beiden Schiffe gerade, oder beinahe gerade auf das Andere zusteuert, das sind die Fälle, wo bei Tag jedes Schiff die Masten des Anderen mit den Seinigen in einer Linie, oder beinahe in einer Linie sieht und bei Nacht, wenn jedes der beiden Schiffe sich in einer Stellung befindet, dass es beide Seitenlichter des anderen Schiffes erblicken kann.“

Bezüglich des Winkels aber, unter dem die Lichtstrahlen sich kreuzen dürfen oder sollen, hat die citirte Vorschrift keine Weisung. Dieser Winkel ist grösser, wenn die Lichtquelle weiter vom Schirme absteht, und kleiner, wenn sie näher gerückt ist, oder wenn der Schirm eine grössere Länge hat als 0·90 m, die er ja haben darf.

Diese in der Regel des Art. 3 selbst enthaltene stillschweigende Voraussetzung einer nicht strikten Befolgung ist ein gewichtiger Fehler der Vorschrift, der geeignet ist, in vereinzelten Fällen Collisionen herbeizuführen, und der das juridische Urtheil, das sich an den Wortlaut des Gesetzes klammern muss, in solchen Fällen zu einem unsicheren oder ungerechten gestalten kann. Dass ein solcher Fall bisher nicht vorgekommen ist, ist kein Grund, den Fehler wegzuleugnen. Dies ist der eine Punkt. den wir uns vor Augen halten wollen. Es war also sehr gerechtfertigt, dass die Conferenz in Washington dieser Angelegenheit ihre Aufmerksamkeit gewidmet hat, umsomehr, als ihr Beispiele vorgelegt wurden, in denen der Winkel zwischen der Sichtbarkeitsgrenze des Lichtes und der Kiellinie bis zu 20° betrug.

Der Beschluss, zu dem die Conferenz gelangte, um eine gewisse Einheitlichkeit zu erreichen, war: „Die Seitenlichter sollen derart mit Schirmen versehen sein, dass die am meisten convergirenden Strahlen des Lichtes nicht unter einem grösseren Winkel, als einem halben Strich über den anderen Bug gesehen werden.“

Das britische Handelsamt reducirte in seinen Regulativen diesen Winkel auf 4°, angeblich nach eingehenden Versuchen.

Es schreibt daher genau vor, dass der Schirm 3′ lang zu sein hat, gemessen von der durch die Aussenkante des Lampendochtes gelegten Dwarsebene aus und dass er am vorderen Ende eine Blende tragen muss, die

so weit nach Aussen zu ragen hat, dass die Distanz von ihrer Aussenkante bis zu derjenigen Verticalebene, die parallel zum Längsschnitte des Schiffes durch die Aussenkante des Dochtes führt, $2^1/_2''$ beträgt.

Nun ist diese Verfügung zwar ein Schritt auf dem richtigen Wege, darauf ausgehend, den Winkel, innerhalb dessen beide Lichter gesehen werden, einheitlich gross zu gestalten und zu reduciren. Dabei wird aber merkwürdigerweise der in der Praxis den Durchschnitt bildende Winkel nicht unerheblich vergrössert und zwar deshalb, weil die Annahme des halben Striches der Conferenz auf einem Irrthume beruhte. In der That musste bei den meisten Dampfern gelegentlich der Adaptirung der Schirme nach den neuen Regulativen von den früher erwähnten Blenden weggenommen werden, wogegen kein Dampfer bekannt geworden ist, bei dem die Länge der Blenden zu vergrössern war.

Die Erfahrung hat thatsächlich gelehrt, dass dieser Winkel von 4^0 zu hoch gegriffen ist; und dies ist es, was wir in zweiter Linie betonen und an der Hand von Beispielen zeigen wollen.

Auf eine Distanz von zwei Meilen, und eine solche kann wohl als die normale angesehen werden, auf die Lichter gesichtet werden, ist die Strecke, innerhalb welcher bei Einhaltung des besprochenen Winkels von 4^0 beide Lichter gesehen werden, je 258·4 m — $^1/_2$ Distanz der beiden Lichter auf Steuerbord und Backbord. Auf diese Distanz von einander in parallelen Gegencoursen fahrende Dampfer müssen also den Regeln zu Folge nach Steuerbord ausweichen, während sie sich thatsächlich mit mittschiffs gelassenem Steuer auf rund 250 m, also in einer weitaus genügenden Entfernung, passirt hätten. In hoher See liegt wenig an einigen Kabeln verlorenen Weges. Wie hinderlich aber muss dies der Navigation in einem engen und vielbesuchten Fahrwasser werden, wo die Fälle von Ausweichmanövern dadurch unnütz vermehrt und eines der Fahrzeuge — vielleicht beide — an die Grenzen des Fahrwassers angedrückt werden. Sehen sich ausserdem die Schiffe über Steuerbordbug, so entsteht durch das Manöver Collisionsgefahr, die allerdings hier der grösseren Distanz wegen keine dringende ist. Ist aber das Wetter etwas mistig, so dass die farbigen Lichter etwa erst auf eine Meile gesehen werden, so beträgt die Breite, auf die rechts und links vom Course beide Lichter gesehen werden, 129 m — $^1/_2$ Distanz der beiden Lichter. In diesem Falle ist selbst bei raschem Manöver eine Collisionsgefahr drohend, und falls die geringste Unentschlossenheit das Manöver verspätet, ein Zusammenstoss unvermeidlich; dabei wäre aber wieder gar keine Nothwendigkeit vorhanden gewesen, aus dem Course zu gehen, denn die Dampfer hätten sich auf reichlich hundert Meter passirt.

Wenn wir daher einerseits der Deputation von Officiren der britischen Handelsmarine nicht unbedingt beipflichten können, welche, als sie dem Board of trade ihre Gründe gegen die Durchführung der erlassenen Verordnung vorstellte, diese selbst in ihrem Principe als die Einführung einer gefährlichen und unnöthigen Neuerung bei einer ein Vierteljahrhundert lang bewährten Regel nannte, so müssen wir andererseits zugeben, dass die vom Handelsamte der Sache gegebene Lösung keine zufriedenstellende ist.

Der Kreuzungswinkel der farbigen Lichter soll vorhanden sein, er soll auch eine genau bestimmte Grösse haben, so zwar, dass er nach jeder Bordseite einen Winkel von 1^0 beträgt. Aber dann soll auch die Vorschrift nicht eine starre Norm annehmen (dass das Licht nicht über den Bug gesehen werden darf), die mit der Durchführungsbestimmung (dass das Licht über Bug scheinen soll) ganz unvereinbar ist. Es müssten die dadurch berührten Theile des Art. 3 abgeändert und etwa so stylisirt werden:

Art. 3 b) . . . . an der Steuerbordseite ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht einerseits über einen Bogen von 10 Compassstrichen von vorne nach Steuerbord (mithin zwei Striche über die Dwarsrichtung nach achter) und andererseits über einen Bogen von einem Grad von vorne nach Backbord wirft;

c) analog für das rothe Licht;

d) die besagten grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Innenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche um 90 cm vor die Dwarsebene hinausragen, die durch die Aussenkante des Dochtes gelegt werden kann. Die Schirme haben an den vorderen Enden je eine Blende zu tragen, deren Aussenkante von der durch die Aussenkante des Dochtes gelegten verticalen Längsebene 16 mm absteht.

Inzwischen wäre es aber jedenfalls rathsam, wenn sich Diejenigen, denen zur Nachtzeit die Verantwortung für die Sicherheit eines Schiffes obliegt, vor Augen hielten, dass auf den englischen Schiffen gegenwärtig durchwegs die farbigen Positionslichter nahezu einen halben Strich über den anderen Bug hinausleuchten.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Hochbauherstellungen am Bahnhofe in Wien und am Donauufer-Bahnhofe.) Für die in der Nordbahn-Station Wien auszuführenden Hochbauten, dann zur Verschalung des gedeckten Perrons und Ueberdachung des offenen Ladeperrons beim Waarenmagazine VI und zur Verschalung des gedeckten Ladeperrons beim Waarenmagazine IX, ferner zur Errichtung eines Nebengebäudes, sowie für die Verschalung des gedeckten Perrons am Donauufer-Bahnhofe in Wien wurde der Bauconsens ertheilt. [3. October, Z. 52.082.]

— (Bauliche Aenderungen bei der Haltestelle Bernhardsthal.) Der gedeckte Perrongraben in der Haltestelle Bernhardsthal der Strecke Hohenau—Lundenburg wird unter Herstellung eines Bahndurchlasses in km 75·032 aufgelassen. [30. September, Z. 45.107.]

— (Flugdach in der Station Krzeszowice.) In der Station Krzeszowice wird für Zwecke der Actiengesellschaft „Vereinigte Königs- und Laurahütte" ein Flugdach errichtet. [2. October, Z. 48.973.]

— (Vergrösserung und Umgestaltung des Wächterhauses Nr. 35^2.) Das Wächterhaus Nr. 35^2 in der Strecke Dürnkrut—Drösing wird — anlässlich Besetzung mit einem stabilen Wächterposten — vergrössert und umgestaltet. [6. October, Z. 52.651.]

— (Linie Lundenburg—Zellerndorf: Personen-Halte- und Ladestelle bei Wächterhaus Nr. 78 fe: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer Personen-Halte- und Ladestelle bei Wächterhaus Nr. 78 fe in km 121·0/121·3 der Strecke Zellerndorf—Laa—Neusiedl für den 30. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär v. Waniek betraut. [G.-I.-Z. 20.342.]

— (Linie Prerau—Olmütz: Kohlenrutsche in der Station Brodek.) In der Station Brodek wird für Zwecke des Vincenz Dočkal eine gedeckte Kohlenrutsche errichtet. [10. October, Z. 52.768.]

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Auswechslung der Tragconstructionen bei mehreren Objecten.) Die Pläne für die Auswechslung der hölzernen Tragconstructionen bei den Objecten in km 28·449, 29·954, 35·842, 36·546, 37·615, 48·862 und 49·079 der Theilstrecke Olmütz—Jägerndorf, in km 88·8964 der Theilstrecke Jägerndorf—Troppau und in Kilometer 18 5908/a und km 23·3083/a der Theilstrecke Jägerndorf—Hennersdorf wurden genehmigt. [13. September, Z. 42.433.]

Mährische Westbahn im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prossnitz—Triebitz: Herstellung eines Niveau-Ueberganges.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 14. September durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung eines Niveau-Ueberganges in km 19·4386 zwischen der Haltestelle Stažisko und der Station Konitz die Ausführungsbewilligung ertheilt.
[9. October, Z. 52.431.]

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft. (Projecte für drei Brücken im Zuge der Schlackenbahn Sofienhütte-Witkowitz.) Die Projecte für die Ueberbrückung der Montanbahn, der Ostrau-Friedlander Bahn und des Rangirbahnhofes in Witkowitz durch die Schlackenbahn Sofienhütte-Witkowitz wurden zur Ausführung genehmigt.
[10. October, Z. 53.024.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Nabresina—Cormons: Erweiterung der Stationen Monfalcone und Ronchi: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gradisca hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Stationen Monfalcone und Ronchi für den 26. und 27. October anberaumt. [G.-I.-Z. 21.043.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe befindlichen, resp. im Baue beendeten Privateisenbahnen. (Betriebs- und Benützungsconsense im III. Quartale 1893.) In den Monaten Juli, August und September 1893 wurde von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen für folgende Veränderungen und Neuanlagen auf den im Betriebe stehenden Privateisenbahnen der Benützungsconsens nach Vorschrift der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt:

1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Schleppbahn von der Station Settens zum Schlachtbahnhofe der Gemeinde Teplitz; Ausladegeleise in der Station Holtschitz-Seestadtl; Erweiterungsbau bei der Telegraphenhütte am alten Hafenthore des Elbeumschlagplatzes, zweites Geleise im Osthafen in Aussig; Schleppbahn zum Radetzkyschachte in der Gemeinde Maltheuern.
2. Böhmische Commercialbahnen. a) Linie Nimburg-Jičin: Eisenconstruction der Objecte in km 31·5/6 und km 33·2/3; b) Linie Königgrätz—Wostroměř: Aufstellung eines Nebengebäudes in der Station Königgrätz-Plotist.
3. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. a) Linie Bodenbach—Bensen—Tannenberg: Sommerveranda beim Aufnahmsgebäude in der Station Böhm.-Leipa, Schleppbahn von der Station Langenau zur Glasfabrik des Anton Rückel, drittes Geleise in der Station Langenau; b) Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Neues Stumpfgeleise in der Station Kuttenthal, Waarenmagazin der Firma Menzel in der Station Rumburg; c) Linie Kralup—Neratowitz: Schleppbahn von der Station Kralup zu der Theerproductenfabrik der Firma Josef Brdlik; d) Linie Böhm.-Leipa—Bensen—Tannenberg: Durchfahrt in km 45·2/3 und in km 20·0/1.
4. Bozen-Meraner Bahn: Wächterhaus sammt Nebengebäude in km 9·6/7.
5. Buschtěhrader Eisenbahn. Linie Prag-Komotau-Eger: Geleiseerweiterung in der Station Deutsch-Kralup, Arbeitsgeleise in der Station Tirschnitz, Privatkohlenschuppen in der Station Carlsbad, Verlängerung des Oberbau-Materialdepots, neues Flugdach, zwei Waggon-Brückenwaagen, ein Nebengebäude für Arbeiter in der Station Kladno.
6. Drahtseilbahn Hohen-Salzburg: Stationsgebäude Hohen-Salzburg.
7. Eisenbahn Wien-Aspang: Geleiseerweiterung in der Station Sollenau L.B.
8. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. a) Linie Wien—Krakau: Umgestaltung und Vergrösserung des Postgebäudes, Personendurchgangtunnel sammt Perronanlage und zwei Nebengebäude in der Station Prerau; Postschuppen in der Station Stauding; Holzschuppen für die Firma J. Bolland in der Station Krakau; Wächterhaus mit Warteraum in der Haltestelle Seitendorf; Stumpfgeleise in der Station Göding; Strassenladegeleise sammt Zufahrtsstrasse in der Station Dürnkrut; drei Eisenconstructionen für die neue Durchfahrt am Nordende der Station Zauchtl in km 233·01; b) Linie Kojetein—Bielitz: Wächterhaus in Bilavsko km 33·2/3; Kanzleigebäude sammt Brückenwaage für die Firma Gebrüder Guttmann in Bielitz in der Station Bielitz; c) Linie Nezamislitz—Olmütz—Sternberg: Strassenbrückenwaage sammt Waaghaus für A. & H. May in der Station Wrbatek; Strassenbrückenwaage in der Station Prossnitz; d) Linie Schönbrunn—Troppau: Bureau-Localitäten und Wohnräume im I. und II. Stock des Aufnahmsgebäudes in der Station Troppau und neues Strassenladegeleise daselbst. e) Linie Prerau—Olmütz: Neuerbautes Magazin für Zwecke der Firma Ottahal & Sohn und Stumpfgeleise sammt Zufahrtsstrasse in der Station Olmütz. f) Linie Weisskirchen—Wsetin: Neuerrichtete Personenhaltestelle in Brniow km 29·625.
9. Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Wächterhäuser Nr. 161 und 163 in der Strecke Oderberg—Csacza; Umstellung und Verlängerung des Frachtenmagazins in der Station Jablunkau; neues Frachtenmagazin, ferner Umgestaltung von Geleisen in der Station Trzynietz; Erweiterung der Geleiseanlagen und Einlegung einer Drehscheibe in der Station Teschen.
10. Kremsthalbahn. Linie Wels-Unterrohr: Aufnahmsgebäude in der Station Steinhaus.
11. Neutitscheiner Localbahn: Zubau zum Heizhause in der Station Neutitschein; Zubau zum Aufnahmsgebäude in der Station Zauchtl.
12. Oesterr. Nordwestbahn. a) Linie Wien—Tetschen: Localschuppen in der Station Tetschen; Schreibstube für Privatzwecke in der Station Okriško; Getreideschuppen für Zwecke des Wenzel Zařes in der Station Lissa; zweite Verbindungslinie zwischen der Station Tetschen und dem Umschlagsplatze in Laube; Umstaltung der Geleiseanlage vor dem Postgebäude in der Station Wien; diverse Herstellungen in der Station Wegstädtl; Holz- und Kohlenschuppen in der Station Všetat-Přivor; diverse Herstellungen in den Stationen Schwaden und Neschwitz. b) Linie Prag—Lissa: Auffahrt zur Verladerampe. c) Linie Pelsdorf—Hohenelbe: Frachtenmagazin in der Station Hohenelbe. d) Linie Zellerndorf—Sigmundsherberg: Kalkofen in der Station Pulkau für Franz Anderrieth. e) Strecke Königgrätz—Geiersberg: Holzverladegeleise in der Station Tynischt. f) Strecke Schreckenstein—Aussig: Anbau an das Stationsgebäude in Aussig. g) Linie Deutschbrod—Rossitz: Brückenwaage in der Station Skutsch. h) Linie Nimburg—Jungbunzlau: Rübenverladestelle in km 4·0/2; Verladerampe und überstellter Güterschuppen in der Station Luschtenitz. i) Linie Chlumetz—Parschnitz: Eiskeller in der Station Wostroměř; Personenhaltestelle-Errichtung bei Wildschütz.
13. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Bodenbach: Adaptirung des alten Aufnahmsgebäudes in der Station Praskowetz; Brückenwaage für die Firma Brüder Tausky am Wiener Bahnhofe; oberirdischer Keller beim Wächterhause in der Station Poříčan; Umstaltung der Schleppbahnanlage zur Koliner Spiritus- und Pottaschefabrik und Raffinerie, dann neue Geleise-Brückenwaage in der Station Kolin; Reconstruction der in die Cerhenitzer Zuckerfabrik führenden Schleppbahn in der Station Cerhenitz; erweiterter Durchgang in der Station Königsfeld; Eisenconstruction des Objectes in km 6·258 mit 2·0 m Lichtweite; Wächterhütte in der Station St. Marx; Weichenstellhütten in der Station Gerasdorf; Weichenstell- und Sicherungsanlage für das Schleppgeleise zur E. Mauthner'schen Spinnerei in der Station Bubenc; Waartesaal I. und II. Classe, Signalhütte und zwei Wirthschaftshöfe in der Station Jensowic; Anbau an das Wächterhaus in der Station Nestomitz-Zuckerraffinerie; Locomotivremise sammt Kasernanbau im Hofe der Nestomitzer Zuckerraffinerie; Passagierdurchgang im Aufnahmsgebäude in der Station Bodenbach. b) Linie Schwechat—Mannersdorf: Verladerampe in km 10·5/6. c) Linie Brünn—Vlarapass: Ausweichgeleise in der Haltestelle Latein; Wächterhütte mit

Nebengebäude in der Station Nemotitz; Buffetanbau in der Station Boikowitz. d) Linie Wessely—Sudoměřitz—Petrau: Restaurations-Pavillon in der Station Wessely a/M.; Backofen in der Station Znorow. e) Linie Peček—Zasmuk: Schleppbahngeleise sammt Verladeplatz der Pečeker Rohzuckerfabrik in km 2·6/8 des Flügels Bosič—Kaurim. Strassenbrückenwaage in der Station Kaurim. f) Linie Střehichowic—Vinařic: Anbau an das Wächterhaus in der Station Nouměřitz. g) Linie Wien—Marchegg: Strassenbrückenwaage in der Station Schönfeld-Lassee. h) Linie Bošic—Kaurim: Rühenabladegeleise in km 2·6/8 des Flügels Bošic—Kaurim der Localbahn Peček-Zasmuk.

14. Salzbnrger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Linie St. Leonhart-Drachenloch: Bauliche Herstellungen in der Station Inneres Nonnthal.
15. Steyrthalbahn. Linie Steyr-Garsten—Agonitz: Restaurations- und Verandaanbau heim Aufnahmsgebäude in der Station Pergern; Schleppbahn zum Steinbruche des Franz Plochberger, abzweigend in km 3·301.
16. Südbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Triest: Nehengehäude für Passagierzwecke in der Station Spital a/S.; Industriegeleise vom Südbahnhofe in Graz zu den Lagerhäusern der Firma Greinitz & Neffen; Verlängerung des Güterschuppens in der Station Cilli; Flugdach und Verlängerung der Verladerampe in der Station Peggau; Umstaltung der Geleiseanlagen, Anhau für die neue Platzinspection, Anbau für die neue Lampisterie, Verlängerung der Veranda längs des Leobner Geleises nebst Entwässernngsanlagen in der Station Bruck a/M. b) Linie Marburg—Villach: Postamtsgebäude und Holzlege in der Station Villach; Adaptirungen im Aufnahmsgebäude in der Station Klagenfurt. c) Linie Kufstein—Ala: Bahnerhaltungsmagazin in der Station Steinach; Adaptirungsnnd Vergrösserungsbauten in der Station Ala; Verlängerung des Stockgeleises bei der Drehscheihe in der Station Kufstein; elektrische Fahrstrassenverschlüsse hei der Central-Weichen- und Signalstellungsanlage in der Station Innshruck; Eisenconstruction der Brücke in km 180·965; Weichenverriegelungsanlage in der Station Ala. d) Linie Innsbruck—Bozen: Balcon bei der Dienstwohnnng des Werkstättenchefs am Bahnhofe in Innsbruck.
17. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Linie Pardubitz—Seidenberg: Eisenconstruction der Brücke über die Bezirksstrasse bei der Stadt Eisenbrod in km 109·5/6; Vergrösserung des Frachten-Abgahemagazins, Kohlenschuppen, Portierhäuschen, Bahnerhaltungsmagazin, Materialschuppen sammt Nehengebäude bei der Werkstätte in der Station Reichenberg; Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Station Eisenbrod; Schleppbahngeleise von der Station Rosenthal znm Getreidemagazin der Firma Hirschmann & Wildner; Hütte für Spritze und Feuerlösch-Requisiten in der Station Raspenau; Erweiterung des Streckenwächterhauses Nr. 109.
18. Wien—Pottendorf—Wr. Neustädter Bahn: Verlängerung des Schleppgeleises beim Ringofen Nr. VI nächst der Station Hennersdorf.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Genehmigung von Typenplänen für Spiritus- und Melassetransportwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Vorlage gebrachten Typenzeichnungen für Spiritns- und Melassetransportwagen, welche die Firma Fischl & Söhne in Prag in den Fahrpark der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einzustellen heabsichtigt, unter der Voraussetzung genehmigt, dass diese Wagen, welche das normale Mass der Belastung per laufendes Meter überschreiten, gemäss der mit Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 10. August 1893, Z. 15.975 (Verordgs.-Bl. Nr. 99) ergangenen Normalvorschrift für den Verkehr schwerer Wagen in die Züge eingestellt werden. [Z. 49.929.]

Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft. (Ausschliessung vom Transporte explodirharer Güter.) Das k. k. Handelsministerium hat im Sinne des § 3 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, hetreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, in Willfahrung eines von der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft gestellten Ansuchens gestattet, dass während der Winterperiode — insolange in derselben auf den Strecken der Salzkammergut-Localbahn reine Lastzüge regelmässig oder in gewissen Zwischenräumen nicht verkehren — explosive Güter von der Beförderung auf den genannten Strecken ausgeschlossen sind. [Z. 52.099.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes, den Nachtrag zur Concessions-Urkunde der Localbahn Kassa-Torna betreffend.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Legislative den Gesetzentwurf für den im Sinne der dieshezüglichen Normen und vorbehaltlich der verfassungsmässigen Sanction bereits im eigenen Wirkungskreise hewilligten Nachtrag zur Concessions-Urkunde der Localbahn Kassa-Torna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 112) zur Ratificirung vorgelegt. Diesem zufolge wird das Actiencapital der Gesellschaft um 833.000 fl. erhöht, welche Summe zum Ausbau der von der Station Szepsi aus his Meczenséf herzustellenden gesellschaftlichen Linie (vergleiche Verordgs.-Bl. Nr. 41, Vorconcession Post 4 a) zu verwenden ist.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes für die projectirte Csetnekvölgy-Bahn.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Legislative den Gesetzentwurf für die im Sinne der dieshezüglichen Normen und vorbehaltlich der verfassungsmässigen Genehmigung bereits im eigenen Wirkungskreise concessionirten, im Bereiche des Comitates Gömör zu erhauenden Csetnekvölgy (Csetnekthal)-Bahn, d. i. der von der zukünftigen Station Pelsöcz der concessionirten Localhahn Pelsöcz-Murány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14, 17 und 21) aus projectirten Localbahn Pelsöcz—Nagy-Szlábos (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 118) zur verfassungsmässigen Sanctionirung vorgelegt.

— (Motivenbericht zum Gesetzentwurf, die Fortsetzung der Regulirungsarbeiten im Theissgebiete betreffend.) Zur Motivirung und Erläuterung des vom kgl. ungar. Ackerbauminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes, betreffend die Fortsetzung der Regulirungsarheiten im Theissgebiete, sowie die Herstellung und Erhaltung des Flusshettes in gut schiffbarem Zustande (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120), erörterte der Abgeordnete Gedeon Rohonczy Eingangs seiner Rede in ausführlicher Weise die Genesis der Theissregulirung seit Sanctionirung des im Jahre 1846 vom k. k. lombardo-venezianischen Bau-Oberdirector Peter Paleocapa entworfenen und mit jenen des kgl. ungarischen Schiffahrts-Inspectors Paul Vásárhely combinirten Generalregulirungs-Elaborates. Sodann auf den nun vorliegenden Gesetzentwurf übergehend, legte er die Wesenheit des von nun an innerhalb 12 Jahren durchzuführenden Arheits-Programmes dar. Diesem zu Folge werden die Erweiterungsarbeiten bei den unteren Durchschnitten begonnen, worauf dann die eventuell weniger entwickelten verhreitert werden sollen.

Ob bei dem einen oder andern Durchschnitte mehr oder weniger Arbeit, als präliminirt wurde, gemacht werden soll, wird den Fachorganen überlassen. Die mit 1,200.000 fl. präliminirten Kosten der Verlegung der Franzenscanal-Mündung wird der Staat, in dessen Besitz der grösste Theil der Franzenscanal-Actien ist, vorstrecken (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40), für andere ebenso im Interesse der Schiffbarkeit, Bettregulirungs- und Uferschutz-Arbeiten sind für vom Staate allein durchzuführende Objecte 4,078.577 fl, und für solche, bei denen die Interessenten zwei Drittel tragen, als Beitrag desselben 1,446.999 fl., also insgesammt 5,519.576 fl. präliminirt. Hievon entfallen 544.170 fl. auf die Inselabschlüsse in der Donau, damit die Theissmündung stets schiffbar sei. Für die Regulirung des Inundationsgebietes, welche streng nach den im § 49 des G.-A. XXIII ex 1885 bestimmten Modalitäten erfolgen wird, sind 551.957 fl. präliminirt. Was die Nebenflüsse hetrifft, so sind für die Regnlirung der Maros die Vorarheiten schon erfolgt.

Bei der Körös sind die Arbeiten, für welche jährlich 300—400.000 fl. verausgabt werden, schon längere Zeit im Zuge. Bei der Bodrog wurden bisher zwölf Durchschnitte mit einem Kostenaufwande von 763.740 fl. gegraben und sind weitere fünf mit einem Präliminare von 406.205 fl. in Aussicht genommen. Auch hei der Szamos werden schon Stndien gemacht, und wird die Regulirung derselben in Angriff genommen werden, sobald dies ohne grössere Gefahr für die Interessenten der oberen Theiss wird geschehen können. Der Bericht erwähnt noch als eine zu prüfende Idee die Errichtung eines Canals Csongrád—Budapest, der schon im Anfang dieses Jahrhunderts der Verwirklichung nahe war.

Der Ausschuss hat die Vorlage sowohl im Allgemeinen, als in den Details angenommen, und schlägt nur einige unbedeutende Modificationen vor. So soll im Titel auch der Name des Flusses Bodrog vorkommen, da für dessen Regulirung in dieser Vorlage mehr als 400.000 fl. präliminirt sind. Ferner empfiehlt der Ausschuss statt der präliminirten Arbeitsdauer von 17 Jahren, dieselbe auf nur 12 Jahre zu beschränken. Redner erörtert sodann eingehend jene Momente, hinsichtlich welcher im Ausschusse Meinungsverschiedenheiten aufgetaucht sind, und welche durch die Erklärungen des Ackerbauministers hinsichtlich der Uferversicherungsarbeiten und der Beiträge, welche auch in den Ausschussbericht aufgenommen wurden, zu Aller Zufriedenheit geregelt wurden. Redner erwähnt dann noch die Verhandlungen des Finanz-Ausschusses, und empfiehlt im Namen des Ausschusses für Wasserangelegenheiten sowohl, als im Namen des Finanz-Ausschusses die Vorlage zur Annahme.

— (Wortlaut des in Angelegenheit des Ausbaues der Eisenbahn Budapest-Angyalföld—Dorogh-Esztergom [Gran] der Legislative vorgelegten Gesetz-Entwurfes und Motivenbericht.) Der vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend den Aushau der Eisenbahn Budapest-Angyalföld—Dorogh-Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 121) lautet:

„§ 1. Das Ministerium wird hiemit ermächtigt, zum Ausbau und zum Betrieb einer von der Station Budapest-Engelsfeld der donaulinksuferigen Ringbahn der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigenden, in der Nähe von Budapest die Donau überbrückenden, in der Richtung auf Gran als Verkehrs-Endpunkt, bis zur Station Tokod, bezw. Kenyérmező der Vicinalbahn Gran-Almás-Füzitö zu führenden Vicinalbahn mit Dampfbetrieb unter den in den G.-A. XXXI: 1880 und IV: 1888 enthaltenen Bedingungen die Concession zu ertheilen.

§ 2. Zur Ergänzung der im § 1 des G.-A. XXXI: 1891 aufgezählten Eisenbahnlinien wird unter Einem die auf Staatskosten zu geschehende Verbindung der Budapest-rechtsufrigen, auf Dampfbetrieb eingerichteten Ringbahn mit der auf Grund des § 1 zu concessionirenden Vicinalbahn angeordnet und das Ministerium ermächtigt, die Kosten dieser Verbindungslinie aus dem Reste des nach § 5 des vorhin citirten Gesetzes aufgenommenen Anlehens zu decken.

§ 3. Ueber die geschebene Concessionirung dieser Eisenbahn wird der Handelsminister im Sinne des § 1 des G.-A. XXXI: 1880 dem Reichstage Bericht erstatten.

§ 4. Dieses Gesetz tritt am Tage der Promulgirung in Kraft; mit dem Vollzuge desselben werden der Handelsminister und der Finanzminister betraut."

In dem diesbezüglichen Motivenberichte wird hervorgehoben, dass die Verbindung Budapests mit Gran am rechten Donauufer schon seit zwei Dezennien geplant wird und insbesondere die ausgedehntere Aufdeckung der reichen Stein- und Steinkohlenlager der Graner Gegend und die Sicherung billigerer Kohlen für die Hauptstadt. Nach den meisten hinsichtlich dieser Linie gemachten Vorarbeiten wurde die Ausgangsstation am rechten Donauufer geplant, wodurch die hier am linken Ufer gelegenen zahlreichen Fabriks- und Industrie-Anlagen der Wohlthat, billiges Brenn- und Heizmaterial zu erhalten, entgangen wären. Da auch die Gefällverhältnisse nach diesen Vorarbeiten sehr ungünstige gewesen wären, wurde bestimmt, die Bahn am linksseitigen Donauufer ausmünden zu lassen, wodurch den Interessen der beiden durch die Donau getrennten Stadtgebieten in gleichem Ausmasse Rechnung getragen wird. Der Bericht hebt hervor, dass, obzwar kaum zu bezweifeln, dass diese Bahn, als Staatsbahn gebaut (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116 ex 1892), das investirte Capital entsprechend verzinst hätte, mit Rücksicht jedoch auf die bevorstehenden, wichtigeren und grösseren Staatsbahnbauten, und weil der Handelsminister den Ausbau dieser Bahn nicht unnützer Weise auf Jahrzehnte hinausschieben wollte, er bestrebt war, das Zustandekommen dieser Bahn mit einer je geringeren Belastung des Staates zu sichern. Dem vom Grafen Ferdinand Zichy vorgelegten Projectselaborate (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 121, Vorconcession Post 3) zu Folge, mündet die Bahn von der Station Angyalföld der linksufrigen Ringbahn aus, überbrückt in der Nähe von Neupest die Donau in gerader Linie, berührt Altofen, Solymár, Vörösvár, Pilis-Csaba, Leányvár, Dorogh und schliesst sich einerseits bei Tokod, andererseits bei Kennyérmező an die Gran-Füzitöer Bahn an und gelangt auf der Kennyérmező-Graner Strecke der letztgenannten Bahn an ihren Endpunkt Gran.

Die Länge der ganzen Strecke beträgt 46 Kilometer. Die Bahn würde von Angyalföld bis Dorogh als Bahn ersten Ranges mit Stahlschienen von 31·125 kg, von Dorogh nach Kennyermező und Tokod aber als normalspurig mit 23·6 kg Stahlschienen ausgebaut und derart eingerichtet, dass die Züge mit der Maximalgeschwindigkeit von 50 km in der Stunde verkehren können.

Die Donauüberbrückung, wie die ganze Strecke wäre eingeleisig, doch soll die Passage für Fussgänger auf der Brücke jederzeit möglich sein. Die Brücke, wie auch die Strecke Angyalföld—Altofen, bilden ein Eigenthum des Staates und können im gegenseitigen Verkehr der Ringbahnen unentgeltlich benützt werden. Die Bahn, wie auch die Donaubrücke sind binnen drei Jahren, vom Datum der Concessionsurkunde gerechnet, auszubauen und dem Verkehr zu übergeben. Bei Bilis-Csaba ist ein Tunnel zu erbauen. Die Baukosten der ganzen Bahn sind mit 6,250.000 fl. präliminirt, wovon auf die Brücke 1,750.000 fl., auf den Tunnel 420.000 fl. entfallen. 35% des Capitals sind in Stammactien, welche zu einer 5%igen Dividende berechtigen, 65% desselben aber durch die Emission von Prioritätsactien zu beschaffen. Nach Aufzählung der Modalitäten, wie die Stammactien zu sichern wären, erwähnt der Motivenbericht, dass der Betrieb dieser Bahn der Ungar. Staatsbahn übertragen wird. Ferner wird den Concessionären für 10 Jahre anderen Unternehmern gegenüber das Vorrecht für die Verbindung der Graner Steinkohlenlager in einer andern Richtung mit der Hauptstadt gesichert.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 6. October 1893, Z. 68.714, die dem k. u. k. Kämmerer und Reichtags-Abgeordneten Adam Bornemissza, dem Advocaten Dr. Piufsich und dem Bártfaer Sparcassa-Director Albert Toperczer, seinerzeit mit Erlass vom 21. September 1892, Z. 55.049, im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der zukünftigen Station Bártfa der im Bau begriffenen Localbahn Eperjes-Bártfa (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 74 ex 1892) abzweigende, über Hoszúrét, Zboró, Komlós und die Gemarkung der Gemeinde Becherő bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze nächst Konieczna führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Projectirte Eisenbahn Báttaszék-Baja. (Ausführungs-Beschluss.) Die Interessenten der einander gegenüberliegenden Comitate Tolna (rechtes Donauufer) und Bács-Bodrog (linkes Donauufer) haben in einer am 14. October unter Vorsitz des Reichstags-Abgeordneten Desider Perczel abgehaltenen gemeinsamen Conferenz der beiden Comitats-Vertretungen den Beschluss gefasst, den Bau der projectirten Eisenbahn Báttaszék-Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 45, Vorconcession Post 8) mit allen moralischen und materiellen Mitteln zu fördern. Der Vorsitzende hob in seinem Berichte hervor, dass der Bau dieser Bahn und insbesondere einer stabilen Brücke über die Donau nicht nur im vitalsten Interesse der beiden nachbarlichen Comitate, sondern von ganz ausnehmender verkehrspolitischer Wichtigkeit für Ungarn sei, da durch die Verbindung der derzeit als Sackbahnen endenden Linien Dombovár—Báttaszék und Szabadka (Maria Theresiopel), die durch die Donau getrennten Hauptlinien Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume und Budapest—Szabadka—Zimony—Belgrad, nahezu im Mittelpunkte ihre nordsüdliche Längenrichtung am kürzesten Wege wechselseitigen Anschluss erhalten, des ferneren die Südbahnlinien Budapest—Pragerhof und insbesondere (Wien)—Wr.-Neustadt—Sopron (Oedenburg)—Kanizsa via Mura-Keresztur—Zákány—Dombovár—Báttaszék in Verbindung mit dem südöstlichen Betriebsnetze der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in Verbindung gesetzt würden. Die Versammlung, welche sich entschieden gegen das Trajectsystem aussprach und ausschliesslich nur dem Projecte des Baues einer stabilen eisernen Brücke ihre Zustimmung gab, wählte ein aus 100 Mitgliedern bestehendes Eisenbahn-Executivcomité zur Förderung der Angelegenheit im Bereiche aller betheiligten Kreise sowohl als auch bei der Regierung.

Projectirte Industriebahn zur Verbindung der Luciagrube der Rima-Murány-Salgo-Tarjáner Eisenwerk-Actiengesellschaft mit der Localbahnstrecke Szepsi—Meczenséf. (Generalversammlungs-Beschluss.) Die in Budapest am 14. October abgehaltene Generalversammlung der Rima-Murány-Salgo-Tarjáner Eisenwerk-Actiengesellschaft hat über Antrag der Direction den Ausbau einer von den im Comitate Abauj gelegenen Bergbaue, und zwar von der Luciagrube ausgehenden und diesen Bau mit der concessionirten Linie Szepsi—Meczenséf (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 112) an einem geeigneten Punkte verbindenden, circa 3·5 km langen normalspurigen Montan-Industriebahn genehmigt. Der Directionsbericht constatirt, dass auf der Vashegy-Likérer Seilbahn der Gesellschaft im Laufe des Betriebs-Jahres 1,298.563 q Eisenstein befördert wurden.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Bahnhofbrücke in Raab.) Am 5. October wurde die im Bereiche des Bahnhofes der Station Györ (Raab) der Hauptlinie Budapest—Bruck a. L. (Wien) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen erbaute grosse Brücke, die „Barossbrücke" (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 120), dem Betriebe übergeben. Die aus Balkenträgern gebildete 9 m breite Eisenconstruction ruht auf den beiden aus Quadern gemauerten Brückenköpfen, vier gleichfalls gemauerten Zwischenpfeilern und sieben eisernen Säulenjochen. Zur Beleuchtung der Brücke mit Gas sind 20 drei- und fünfarmige Candelaber nächst der Fahrbahn angebracht.

Csetnekvölgy-Bahn. (Constituirende Generalversammlung.) Am 10. October fand in Budapest unter Vorsitz des Concessionärs, Dr. Raphael Nenmann, die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Csetnekvölgy-Localbahn-Actiengesellschaft (Linie Pelsöcz—Nagy-Szlábos) (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 118) statt. Nach Constituirung des Bureau und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung, gelangte der Bericht des Concessionärs über die Art und Weise der Financirung der projectirten Bahn, deren Actiencapital auf 2,260.000 Kronen bemessen ist, zur Verlesnng. Der Vorsitzende hebt hervor, dass die in dem auch sonst gewerbefleissigen Csetnekthale gelegene Gewerkschaft „Concordia-Eisenwerks-Actiengesellschaft", deren Betrieb nach Erbauung der Eisenbahn namhaft erweitert werden wird, einen grossen Antheil an der Rentabilität der neuen Bahn zu bieten verspricht.

Ausland.

Schweiz. (Fristverlängerung zur Vollendung und Inbetriebsetzung der rechtsuferigen Zürichseebahn.) Die durch Bundesbeschluss vom 27. Juni 1888 festgesetzte und durch Bundesbeschluss vom 9. October 1890 erstreckte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der rechtsuferigen Zürichseebahn wurde neuerlich verlängert, und zwar für die Strecke Rapperswyl—Stadelhofen bis zum 1. December 1893, und für die Strecke Stadelhofen — Bahnhof Zürich bis zum 1. October 1894.

— (Betriebseinstellung der Schynige-Platte Bahn.) Am 16. October wurde der diesjährige Betrieb der Schynige-Platte Bahn eingestellt.

— (Genehmigung von Tarifen.) Der schweizerische Bundesrath hat unterm 13. October dem Theil Ia der Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände (giltig für den Verkehr mit Basel via Delle) vom 1. Jänner, sowie dem zugehörigen Nachtrag I vom 1. October seine Genehmigung ertheilt.

— (Localtarif der Eisenbahn Yverdon-St. Croix.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Eisenbahn Yverdon-St. Croix treten die Tarife für den internen Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr auf dieser Eisenbahn in Kraft, und zwar: Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäck, welcher auch Taxen und Bestimmungen für den Personentransport im Abonnement enthält; Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen; Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren und Camionnagetarif von und nach St. Croix. Der Betrieb der Eisenbahn Yverdon-St. Croix wird am Sonntage eingestellt; diese Einstellung erfolgt nicht an denjenigen Festtagen, welche nicht auf einen Sonntag fallen.

— (Nachtrag II zum Reglement und Tarif für den Bezug der Nebengebühren.) Mit 1. November 1893 tritt znm Reglement und Tarif der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. August 1890, betreffend den Bezug der Nebengebühren, der Nachtrag II in Kraft, welcher Ergänzungen zu den Abschnitten V (Deckenmiethe) und VI (Ladeutensilien und Bindemittel) enthält.

— (Ausnahmetarif für Kartoffel von Böhmen und Mähren nach der Schweiz.) Mit 1. November 1893 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Kartoffel in Wagenladungen von 10.000 kg aus Böhmen und Mähren nach der Schweiz in Kraft.

— (Ausnahmetarif für Wein und leere Fässer Rumänien—Schweiz.) Für die Beförderung von Wein in Fässern und von leeren Weinfässern im Verkehre zwischen Stationen der rumänischen Eisenbahnen und der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und schweizerischen Stationen andererseits tritt mit 1. November 1893 ein Ausnahmetarif in Kraft.

— (Ausnahmetarif für Obst Ungarn—Schweiz.) Mit Wirksamkeit vom 1. November 1893 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem und getrocknetem Obst in Wagenladungen von 10.000 kg im Verkehre zwischen ungarischen und schweizerischen Stationen in Kraft.

— (Einführung von Tarifnachträgen.) Zum Tarife vom 1. Juni 1888 für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen der Schweizerischen Nordostbahn und der Bötzbergbahn einerseits und der Appenzeller Bahn andererseits, sowie zum Tarife vom 15. August 1887 für die Beförderung von Personen im directen Verkehre zwischen der Schweizerischen Nordostbahn und der Bötzbergbahn einerseits und der Rorschach-Heiden-Bergbahn andererseits, tritt mit 1. November je ein Nachtrag I in Kraft.

— (Nachtrag II zum Ausnahmetarife für den Export von festem Käse.) Mit 1. November tritt znm Schweizerischen Exporttarif für den Transport von festem Käse vom 1. September 1892 der Nachtrag II in Kraft; derselbe enthält einige Berichtigungen und Ergänzungen.

— (Verlängerung der Giltigkeit der Bestimmungen und Taxen für die Reexpedition von Getreide etc. in Romanshorn und Rorschach.) Die Seitens der Schweizerischen Nordostbahn auf den 31. October gekündeten Bestimmungen und Taxen für die Reexpedition von Getreide etc. in Romanshorn und Rorschach vom 1. October 1889 bleiben noch bis 31. December 1893 in Wirksamkeit.

— (Ausnahmefrachtsatz für Transporte von Pflastersteinen Schwarzach—Basel.) Für die Beförderung von Pflastersteinen in Wagenladungen von 10.000 kg von Schwarzach (Oesterreich) nach Basel ist mit Giltigkeit vom 25. October ein Ausnahmefrachtsatz von 81 Ctms. pro 100 kg in Kraft getreten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Helios" von Santos.) Dieser Dampfer von 1203 T. Gehalt ist am 14. September nach 41tägiger Fahrt mit 1622 Gewichtstonnen factischer Ladung und zwei Passagieren von Santos in Triest angelangt. Derselbe brachte aus Santos 558.900 kg Kaffee (hievon 60.000 kg für Fiume und 30.000 kg für Venedig); aus Rio de Janeiro 747.780 kg Kaffee, 29.817 kg Häute (hievon 11.609 kg für Venedig); aus Bahia 46.500 kg Kaffee (hievon 22.500 kg für Venedig), 11.220 kg Häute; aus Victoria 228.000 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,608.430 fl. österr. Währung.

Strompolizeiverordnung für die Oder. Da im bevorstehenden Winter nach erfolgtem Abbruch des alten Oderwehres bis zur Fertigstellung der Cupirung der Winske bei niedrigen Wasserständen der Oder beladenen Fahrzeugen hinreichende Wassertiefe im Mühlgraben bei Oppeln, oberhalb der Schleuse nicht gewährleistet werden kann, hat die Oberstrombauverwaltung in Breslau mit Verordnung vom 23. September den Mühlgraben bei Oppeln oberhalb der Schleuse für beladene Fahrzeuge nach Abbruch des alten Oberwehres, d. i. mit Eintritt des Winters 1893 bis zur Fertigstellung der Cupirung der Winske im Jahre 1894, für geschlossen erklärt. Ein Beladen von Fahrzeugen in diesem Theile des Mühlgrabens wird nur mit besonderer strompolizeilicher Genehmigung und nur insoweit gestattet, als der jeweilige Wasserstand ein sicheres Abschwimmen der Fahrzeuge zulässt.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. October d. J. dem Ministerialrathe und Präsidialvorstande im Handelsministerium Dr. Ernest v. Koerber den Titel und Charakter eines Sectionschefs allergnädigst zu verleihen geruht.

Bacquehem m. p.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. October d. J. dem Oberingenieur des steiermärkischen Landes-Eisenbahnamtes Hugo List das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu Tarif-Theil IV, Heft 1.

Am 1. December 1893 tritt der Nachtrag I zu dem vom 15. November 1890 giltigen Tarife Theil IV, Heft 1 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz etc. zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft [österr. Linien] einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits) in Kraft.

Dieser Tarifnachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen, die Aufnahme der Stationen Bruck-Fusch, Hopfgarten und Wilten als Reexpeditionsstellen, Frachtsätze für Hopfgarten, Kundl und Vöcklamarkt, die Aufhebung der Tabellen zur Berechnung der Versicherungstaxen, eine Lieferfrist-Tabelle, Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und Berichtigungen des Haupttarifes.

Hiedurch werden die Frachtsätze des Haupttarifes für Hopfgarten, sowie die sonstigen berichtigten Frachtsätze aufgehoben. Insoweit die neuen Frachtsätze Erhöhungen in sich schliessen, behalten die früheren Sätze noch bis 28. Februar 1894 Geltung.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 22. October 1893. [892]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Mori-Arco-Riva a/G. Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Directer Personentarif.

Am 15. November 1893 gelangt ein Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der Localbahn Mori-Arco-Riva a/G. einerseits, dann Stationen der Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Localbahn Mori-Arco-Riva a/G., sowie bei der Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zum Preise von 20 kr. ö. W. erhältlich.

Bozen, am 23. October 1893. [893]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erweiterung der Abfertigungs-Befugnisse der Halte- und Ladestelle Oberweiden.

Am 1. November 1893 wird die zwischen den Stationen Gänserndorf und Marchegg gelegene Halte- und Ladestelle Oberweiden für die Aufgabe von Rüben und die Abgabe von Rübenschnitten in ganzen Wagenladungen eröffnet.

Das Nähere hierüber ist aus der affichirten Kundmachung, bezw. aus den bezüglichen Tarifen zu ersehen.

Wien, am 24. October 1893. [894]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Wegen aussergewöhnlichen Güterandranges können bis auf Weiteres Güter in allen für die Güteraufnahme eingerichteten Stationen der im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Bahnlinien nur zur einstweiligen Verwahrung bis zur möglichen Beförderung im Sinne des § 55 des Betriebsreglements übernommen werden, soweit die Räumlichkeiten dies gestatten.

Wien, den 24. October 1893. [895]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Frachtsatzes.

Vom 1. November 1893 bis auf Weiteres gelangt für Queckenwurzel-Transporte ab Egbell nach Breslau-Oderhafen unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes III giltigen Tarifbestimmungen pro 100 kg der Frachtsatz von 1·37 Mk. im Kartirungswege zur Anwendung.

Budapest, am 21. October 1893. [896]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Verband.

Einführung eines gemeinsamen Nachtrages.

Mit 15. November 1893 tritt zu den Heften 1 und 5 des Deutsch-Niederländischen Verbandstarifes vom 15. December 1888 ein gemeinsamer Nachtrag in Kraft, welcher einen Ausnahmetarif für Futtermittel etc. enthält.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit und sind durch die kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld zu beziehen.

Wien, am 18. October 1893. [897]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge X zu den Heften Nr. 1 und 2.

Mit 15. November 1893 gelangen zum Hefte 1 und 2 des Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandstarifes vom 15. September 1890 die Nachträge X zur Einführung.

Exemplare derselben erliegen in den betheiligten Stationen und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit und können bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·20, resp. 0·10 Mk. bezogen werden.

Wien, am 19. October 1893. [898]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 Kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1919	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Maschinentheile, bei Aufgabe von, resp. bei Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Maschinen, bei Aufgabe von, resp. bei Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Breslau O.S. oder B.F.	Budapest-Lipotváros	Die Begünstigung findet nur für solche Sendungen Anwendung, welche mit direcen auf die Firma Chandoir & Comp. lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und zur Einrichtung des Zink-Walzwerkes der genannten Firma bestimmt sind	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December l. J.			a) 283 Pfennig b) 256 Pfennig a) 311 Pfennig b) 256 Pfennig		Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf die Firma Chandoir & Comp. als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche spätestens drei Monate nach Beendigung des Transportes vorzulegen sind	
1920	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Getreide, roh und geschroten, als: Buchweizen (Haide, Haidekorn, ungeschält und geschält), Gerste, Hafer, Halbfrucht, Hirse, Korn (Roggen), Mohnsamen (Futterkrautsamen), Spelz (Dinkel), Weizen, Mais (Kukurutz)	Granica transit oder umgekehrt	Böhm.-Brod Kaulitz-Eibenschitz	Bei Aufgabe von (oder Frachtzahlung für) mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief unter Anfrechthaltung der für den Verkehr mit Granica transit gültigen besonderen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1893	Oesterr.-Russischer Grenz-Verkehr. Tarif vom 1. November 1892	Besteht keiner	kr. 114·8 75·2		Im Kartirungswege		
1921	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Niederschlesische Kohle und Coaks	von den Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889, mit Ausnahme von Wenzeslausgrube, Ruhengrube, Neurode und Möhlten	Böhmisch-Trübau via Chotzen	Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Anfrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Ausnahmetarif für Niederschlesische Kohle vom 1. Jänner 1889 u. Nachtrag IV zum Ausnahmetarif vom 1. März 1888	Verschieden	kr. Wenzeslausgrube 36·9 Ruhengrube 35·7 Neurode 35·4 Möhlten 33·7 Mittelsteine St.E.G. loco 34·7	kr. 31·4 30·2 29·9 29·8 27·0	kr. 5·5 3·9 7·7 8·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1922	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Kalkstein und Kalksteinschotter als Frachtgut	Prag (Smichow) (B.E.B.). Jinonitz Beraun (B.W.B. und k.k.St.B.)	Kladno*) (Anschluss an die Nučitzer Erzbahn) Altkladno Kladno*) (Anschluss an die Nučitzer Erzbahn)	1) Auflieferung eines Minimalquantums von 50000 q (à 100 kg). 2) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3) Einhaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. November 1893 bis 31. October 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Krenzer ö. W. Silber: 11·9*) 8·3*) 3·6 11·1 8·0 3·1 Es besteht kein directer Frachtsatz 16·3*) —			Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende hahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche den Rückvergütungsstempel der B.E.B. nicht tragen dürfen und bis spätestens 30. November 1894 vorzulegen sind	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
1923	**Südbahn-Gesellschaft**		Steinkohlentheerpech	Brunn-Maria-Enzersdorf	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis Ende December 1893	Localtarif	16 Heller	14 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		

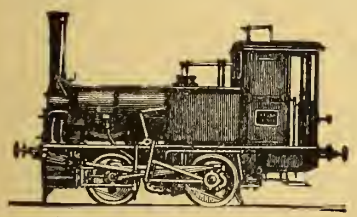
*) In diesen Frachtsätzen ist die vertragsmässige Einfahrtsgebühr in Kladno bereits enthalten.

Berichtigung. **K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.** Die im Verordnungs-Blatte vom 7. October 1893, Nr. 116, sub Pos. 1843, für den Südnordösterr.-Ungarischen Verbandtarif publicirte Begünstigung findet im Verkehre mit Triest, Pola und Rovigno vorgelegene Stationen keine Anwendung.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft.

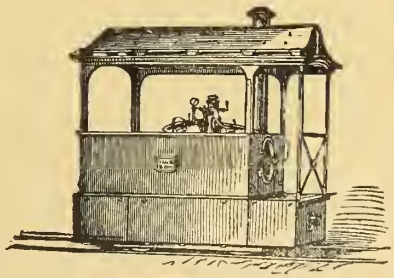
LOCOMOBILEN

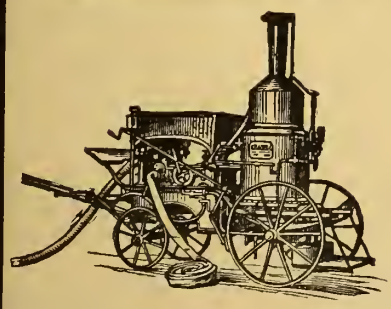
von 2—12 Pferdekraft.

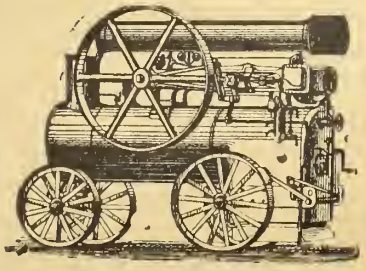
Dampf - Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.







Prospecte werden auf Verlangen zugesendet

(352)

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% } des Frachtsatzes II. Classe
von 15—50 mit 50% }

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candieu, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cyperu, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

1957

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 125. Wien, 28. October 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Flusseisen als Baumaterial für Schiffsdampfkessel. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 13. October 1893, Z. 54.062, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12, bezw. 11, der Ministerial-Verordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 13. October 1893.

Verzeichniss über jene vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	Freiwilliger Verzichtleistung	Strafgerichtl. Verurtheilung	Ablebens	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
3568	Krivošić Michael	1					a
7178	Wečeř Franz	1					1
7303	Cmolik Johann	1					1
7659	Schedl Peter	1					1
7784	Sekes Johann	1					1
8880	Petrović Josef	1					1
8937	Stěpánek Johann	1					1
8946	Strasser Carl	1					1
9003	Senft Moriz	1					1
9206	Schmid Franz	1					1
9867	Wojcik Alexander						b
10025	Swiecicki Wladislaus	1					1
10233	Schindlöcker Josef	1					1
10257	Makarewicz Leopold	1					1
10266	Hasslbauer Johann	1					1
10345	Bojer Victor Geza	1					1
10351	Feistner Anton	1					1
10367	Nitsch Carl	1					1
10396	Krob Ludwig	1					1
10449	Gross Jakob	1					1
10596	Heinisch Josef	1					1
10603	Struczyński Michael	1					1
10664	Sndek Rudolf	1					1
10724	Kindl Jakob	1					1
10746	Steltzig Johann	1					1
10799	Timindzer Alexander	1					1
10804	Zagórski Ludwig Leopold	1					1
10966	Schmida Johann	1					1
11115	Bienert Josef	1					1
11157	Ersepke Wilhelm	1					1
11208	Pataki Alexander *)						1
11228	Rosenfeld Robert Anton				1		1
11312	Friedl Franz	1					1
11343	Schöber Franz	1					1
11446	Černik Josef	1					1
11473	Gwóźdź Martin	1					1
11550	Doubrawa Emil	1					1
11590	Masten Josef	1					1
11591	Repper Josef	1					1
11609	Bahn Carl	1					1
11612	Lochmann Carl	1					1
11630	Berka Vincenz	1					1
11660	Werner Franz	1					1
11670	Kuhn Norbert				1		1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	Freiwilliger Verzichtleistung	Strafgerichtl. Verurtheilung	Ablebens	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
11799	Stengl Appolinar	1					1
11815	Strempel Josef	1					*c*
11845	Hlinensky Josef	1					1
11890	Ritschel Josef	1					1
11906	Zastyrzec Ivan	1					1
11923	Fleischmann Eduard Kaspar	1					1
11981	Buretić Josef	1					1
11982	Binder Georg	1					1
11998	Červenka Wenzel	1					1
12034	Gregus Johann	1					1
12049	Rosenkranz Constantin	1					1
12082	Konopasek Johann	1					1
12125	Košainc Franz	1					*d*
12127	Gobl Johann	1					1
12131	Streitfelder Franz	1					1
12168	Zlindra Gregor	1					1
12190	Cäsar Andreas	1					1
12225	Fäuler Josef	1					1
12242	Römisch Anton Gregor	1					1
12285	Kessler Wilhelm	1					1
12301	Pauscher Josef	1					1
12302	Heimberger Stanislaus Leopold	1					1
12324	Hajšmann Veit	1					1
12361	Wolf Eduard	1					1
12410	Eichler Wenzel	1					1
12421	Stranák Ferdinand	1					1
12426	Matek Johann	1					1
12427	Černy Wenzel	1					1
12434	Kasparek Friedrich	1					1
12459	Kuen Meinrad	1					1
12466	Kohlmann Anton	1					1
12469	Kwaśnica Josef	1					1
12476	Wenusch Theodor	1					1
12497	Richter Josef	1					1
12502	Steinhauer Rudolf	1					1
12504	Karmazin Jaroslav	1					1
12529	Filjak Ivo	1					1
12530	Leier Anton	1					1
12543	Podzemny Orest	1					1
12554	Beck Josef	1					1
12555	Franjković Nikola	1					1
12561	Holl Heinrich	1					1
12578	Raffius Albert	1					1
12592	Nahlovský Anton	1					1
12601	Pallmer Adolf	1					1
12603	Jakisch Friedrich	1					1
12614	Knisch Ernst Jakob	1					1
12621	Dzułyński Constantin Clemens	1					1
12622	Schmidt Carl	1					1
12635	Babinsky Ernst	1					1
12642	Kornecki Julius	1					1
12646	Piloni Richard	1					1
12664	Holzmann Franz	1					1
12672	Links Johann	1					1
12676	Koudelka Josef	1					1
12687	Paulus Clement	1					1
12688	Fischer Franz	1					1
12690	Skrocki Anton	1					1
12695	Köhler Rudolf	1					1
12699	Leder Josef	1					1
12700	Stix Wilhelm	1					1
12705	Nowak Josef	1					1
12709	Perdich Josef	1					1
12714	Gepprt Carl	1					1
12715	Josefczyk Josef	1					1
12723	Pawlik Mathias	1					1
12731	Flustiak Josef	1					1
12747	Franz Josef	1					1
12753	Münzberg Ludwig	1					1
12754	Hudetz Adolf	1					1
12768	Krtinsky Carl	1					1
12786	Pokorny Josef	1					1
12797	Ruvarac Alexsa	1					1
12798	Kwapil Ferdinand				1		1
12808	Donnert Anton	1					1
12809	Matula Alexander	1					1
12815	Seemann, alias Zeman, Peter	1					1
12819	Schmerz Markus, recte Martin	1					1
12826	Kuszko Maximilian	1					1
12829	Kassian Ivan	1					1
12863	Neumann Franz	1					1
12886	Ballasch Alois	1					1
12902	Hantschel Ferdinand	1					1
12944	Frass Franz	1					1
12952	Sochacki Kasimir	1					1
12972	Naglić Josip	1					1
12976	Karas Johann	1					1
12980	Kalensky Franz	1					1
12994	Künstler Franz	1					1
12995	Markwart Wenzel	1					1
13004	Musiał Franz	1					1
13012	Szuber Josef	1					1
13015	Hysky Wenzel	1					1
13017	Magas Andreyj	1					1
13019	Grobfeld Leonhard	1					1
13030	Kuzbyt Michael	1					1
13034	Habwidl Lorenz	1					1
13039	Gawlicki Adolf	1					1
13041	Wittmann Josef	1					1
13045	Babec Vido	1					1
13057	Motyka Johann	1					1
13067	Mikeš Anton	1					1
13068	Poustecky Wenzel	1					1
13071	Lignar Johann	1					1
13077	Dubina Carl	1					1
13082	Hauner Ferdinand	1					1
13083	Kopfstein Anton	1					1
13123	Fenzl Josef	1					1
13131	Hemmerling Mathias	1					1
13146	Toth Rudolf	1					1
13155	Szurulesku Nicolaus	1					1
13167	Klammer Johann	1					1
13178	Wihla Ferdinand	1					1
13183	Herr Martin	1					1
13196	Erhart Christoph	1					1
13218	Bauer Johann	1					1
13274	Salzmann Leo	1					1
13291	Slanina Mathias	1					1

*) 11208: Pataki Alexander ist nach Verübung eines Betruges nach Rumänien desertirt.

a Krivošić Michael wurde bereits im Jahre 1879 zum Militär-Cassen-Accessisten ernannt; dessen Certificat ist uneruirbar.

b Wojcik Alexander wurde vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung mit einem Beamten-Certificate betheilt, und daher dessen Diener-Certificat Nr. 9867 annullirt.

c Strempel Josef wurde bei der Haupt- und Residenzstadt in Budapest als Wasserleitungs-Schlusshahn-Aufseher angestellt; dessen Certificat ist noch nicht eingelangt.

d Košainc Franz wurde zum Statthalterei-Kanzlisten in Triest ernannt; dessen Certificat ist noch ausständig.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Zu den nach § 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, von der Eisenbahn-Unternehmung zu ersetzenden Kosten der Feststellung der Entschädigung für die zum Baue von Eisenbahnen zu enteignenden Sachen gehören auch die Kosten der Vertretung der zu den bezüglichen Erhebungen vorgeladenen Parteien durch ihren Curator.

(Entscheidung vom 17. August 1893, Z. 9523.)

Anlässlich der Erhebungen zur Feststellung der Entschädigung für die zum Baue einer Eisenbahn enteigneten Grundantheile des A. wurden über Begehren des B., Curators des A., die Kosten seiner Vertretung gegen die enteignende Eisenbahn-Gesellschaft in erster Instanz zuerkannt.

Ueber Recurs der Eisenbahn-Gesellschaft wies das Oberlandesgericht das Begehren des B. ab, weil nach § 24 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, Nr. 30 R.-G.-Bl., die gerichtliche Ermittlung der Entschädigung für die Folgen einer Enteignung nach den Grundsätzen des nichtstreitigen Verfahrens stattzufinden hat, in diesem Verfahren ein Ersatz des mit der Wahrung der eigenen Interessen einer Partei verbundenen Aufwandes — und um einen solchen Aufwand handelt es sich hier — nicht angesprochen werden kann, und die im § 44 des citirten Gesetzes der enteignenden Eisenbahn-Gesellschaft auferlegte Pflicht zur Bestreitung der Kosten des Enteignungsverfahrens sich nicht auf die Vergütung des vorbezeichneten Aufwandes ausdehnen lässt.

Dem Revisionsrecurse des B. stattgebend, fand der Oberste Gerichtshof mit Entscheidung vom 17. August 1893, Z. 9523, den erstrichterlichen Bescheid in der Erwägung wieder herzustellen, dass ungeachtet der im § 24 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, verordneten amtswegigen Erhebung doch im § 44 desselben Gesetzes ausdrücklich verordnet ist, dass die Eisenbahn-Unternehmung „die Kosten der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung zu bestreiten habe," dass hienach nur noch zu erörtern ist, ob die Kosten der Intervention von Vertretern einer Partei bei jener Erhebung zu diesen Kosten der Feststellung der Entschädigung gehören; dass zu jener richterlichen Erhebung die Parteien zu laden sind, damit sie ihre Rechte wahren können, und dass ohne die Ladung zur Feststellung der Entschädigung giltig gar nicht geschritten werden könnte, dass daher die Kosten des Erscheinens und der Theilnahme der Parteien an den Erhebungen zu den Kosten „der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung" ebenso zu rechnen sind, wie das Mitwirken der Parteien zur Vollständigkeit der Erhebungen, dass somit jene Kosten vom ersten Richter mit Recht zuerkannt worden sind. [Blg. z. J.-M.-Vrdgs.-Bl. Nr. 935.]

Flusseisen als Baumaterial für Schiffsdampfkessel.

Die stetigen Fortschritte in der Herstellung von Flusseisen-Ingots und den aus ihnen gewalzten Formen haben in den letztabgelaufenen Jahren verschiedene Wandlungen in den Vorschriften veranlasst, die für die Verwendung dieses Materials zu Schiffsdampfkesseln vorgezeichnet waren. Die englische Admiralität war immer bemüht, die an dieses Material zu stellenden Anforderungen mit der Leistungsfähigkeit der verschiedenen heimischen Stahlwerke in besten Einklang zu bringen, so dass die Einlieferung von vollkommen qualitätsmässigen gewalzten Formen sichergestellt werden konnte, ohne dadurch der Industrie eine Schwierigkeit im Absatze ihrer Erzeugnisse zu bereiten. Aehnliche Massnahmen verfolgten auch die Versicherungs-Gesellschaften, die sich mit der Beaufsichtigung des Baues und mit der Classificirung von Fahrzeugen aller Art befassen.

Die vielseitigen auf dem Gebiete der Herstellung und der Verarbeitung, sowie der Benützung des in Rede stehenden Materials gemachten Erfahrungen haben, laut der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens", zur ausgesprochenen Tendenz geführt, zum Baue von Schiffsdampfkesseln im Allgemeinen und besonders für die Herstellung ihrer inneren Theile stufenweise stets weicheres Flusseisen zu fordern. Demgemäss wurden die Lieferungsbedingungen für das zum Baue von Schiffsdampfkesseln bestimmte Flusseisenmaterial in ziemlich rascher Folge den erzielten Methoden für die Erzeugung eines homogenen und durchaus verlässlichen Materials schrittweise angepasst.

Die in jüngster Zeit von der englischen Admiralität hinausgegebenen Bauspecificationen für Schiffsmaschinencomplexe lassen in dieser Richtung nicht unbedeutende Unterschiede gegen frühere Specificationen erkennen und sollen deshalb die hauptsächlichsten Daten hier vorgeführt werden, um den betheiligten Kreisen die Möglichkeit zu bieten, die Anwendbarkeit der englischen Vorschriften für specielle Fälle und für locale Material-Bezugsverhältnisse in vergleichende Erwägungen ziehen zu können.

Bleche, Winkel-, T- und Barreneisen für Schiffsdampfkessel.

Die aus jedem der Bleche etc. längs und quer zur Walzeinrichtung entnommenen Probestreifen sollen bei den Zerreissversuchen die folgenden absoluten Festigkeiten ergeben:

1. Bei Blechen etc., die in der fertigen Kesselconstruction der directen Einwirkung der Flammen und der Feuergase nicht ausgesetzt sind, nicht weniger als 42·4 und nicht mehr als 47·1 kg per 1 mm². Dabei soll die Elasticitätsgrenze nicht unter 22 kg pro 1 mm² liegen.
2. Bei den für die unteren Theile der Kesselfronten dienenden Blechen nicht weniger als 39·3 und nicht mehr als 44·1 kg pro 1 mm².
3. Bei den für die Herstellung der Flammenrohre dienenden Blechen nicht weniger als 36·1 und nicht mehr als 39·3 kg pro 1 mm².
4. Bei allen übrigen einer directen Einwirkung der Flammen und Feuergase ausgesetzten Blechen nicht mehr als 40·8 kg pro 1 mm².

Die Dehnung auf eine Körnerdistanz von 20·3 cm muss in den Fällen 1 und 2 mindestens 20 pCt., im Falle 3 mindestens 27 pCt. und im Falle 4 mindestens 25 pCt. betragen.

Die für die Härte- und Biegeproben den Blechen etc. längs oder quer zur Walzrichtung entnommenen Probestreifen von 3·8 cm Breite kommen gleichmässig auf dunkelkirschroth zu erhitzen und sodann im Wasser von 28° C. abzuschrecken, wobei sie keine erkennbare Härtung annehmen sollen. Nach dem Erkalten müssen sich diese so behandelten Streifen, ohne Sprünge zu zeigen, bei einem inneren Buchtdurchmesser, der der dreifachen

Dicke des Streifens gleich ist, in einer Presse um 180° abbiegen lassen.

Die für die Flammenrohre und für sonstige der directen Einwirkung der Flammen und der Feuergase ausgesetzten Kesseltheile bestimmten Bleche sollen auch Schweiss- und Schmiedeproben unterworfen werden und sind mit einigen der geschweissten Probestücke Zerreissversuche vorzunehmen, um sich über die Verlässlichkeit der Schweissung Gewissheit zu verschaffen.

Die fertiggestellten Flammenrohre sollen über Verlangen des den Kesselbau beaufsichtigenden Organes der Admiralität nach ihrer erfolgten Einnietung in die Kesselconstruction der üblichen Behämmerungsprobe unterworfen werden.

Winkel-, ⊤- und Barreneisen sind nach Ermessen des erwähnten Organes sowohl im warmen als im kalten Zustande verschiedenen Proben zu unterwerfen, um die Güte des Materials und dessen volle Eignung für den betreffenden Zweck darzuthun.

Nieten für Schiffsdampfkessel.

Bei der Herstellung der Nieten ist auf vollkommen entsprechende Erhitzung des Eisens besondere Rücksicht zu nehmen und ist auch vorzusorgen, dass die fertigen Nieten nur langsam abgekühlt werden.

Die Nieten sind aus Rundeisen anzufertigen, dessen absolute Festigkeit nicht weniger als 39·3 und nicht mehr als 42·4 kg pro 1 mm²; die Dehnung auf eine Körnerdistanz von 20·3 cm muss dabei mindestens 25 Percent betragen.

Die zur Vornahme von Härte- und Biegeproben den Rundeisenstäben entnommenen Probestücke müssen — bei gleicher Behandlung, wie sie die für solche Proben den Blechen entnommenen Streifen erfahren — sich anstandslos bei einem inneren Buchtdurchmesser, der dem Durchmesser des Probestückes gleich ist, um 180° abbiegen lassen.

Die als Stichproben gewählten Nieten müssen übrigens auch die folgenden Schmiedeproben zufriedenstellend und ohne Risse zu zeigen bestehen. Im kalten Zustande muss sich die Niete bei einem inneren Buchtdurchmesser, der gleich dem Durchmesser der Niete ist, abbiegen lassen; im warmen Zustande muss es möglich sein, die abgebogenen Theile der Niete durch Hämmern zur vollen Berührung zu bringen; die Köpfe der Nieten müssen sich im rothwarmen Zustande, ohne Risse an den Rändern zu zeigen, glattschlagen lassen, bis ihr Durchmesser gleich $2^1/_2$mal dem Durchmesser des Schaftes wird; endlich soll der Schaft einer Niete eingekerbt und sodann abgebogen werden, um die Homogenität des Materials nachzuweisen.

Feuerrohre für Schiffsdampfkessel.

Die absolute Festigkeit der den flusseisernen Feuerrohren entnommenen Probestreifen soll bei den Zerreissversuchen nicht weniger als 33·1 und nicht mehr als 39·3 kg pro 1 mm² und die Dehnung auf eine Körnerdistanz von 20·3 cm mindestens 25 pCt. betragen. Aus den Feuerrohren entnommene und flach ausgebreitete Probestreifen müssen sich bei der Härte- und Biegeprobe bei analoger Behandlung, wie die für solche Proben den Blechen entnommenen Streifen erfahren, ohne Risse zu zeigen, bei einem Buchtdurchmesser von 2·5 cm um 180° umbiegen lassen.

Von den unter 5 mm Wandstärke besitzenden Feuerrohren sind Stücke von 5·1 cm Länge abzuschneiden und müssen sich diese im kalten Zustande auf die Länge von 32 mm durch Niederhämmern an den Enden stauchen lassen; auch müssen sie ein flaches Ausbreiten gestatten. Die Enden der Feuerrohre von weniger als 5 mm Wandstärke müssen nach erfolgter Einsetzung in eine Rohrplatte im kalten Zustande eine mit der Rohrdichtmaschine auszuführende Erweiterung von 15 pCt. ihres Durchmessers und im warmen Zustande bei Anwendung eines Treibdornes eine analoge Erweiterung von 20 pCt. vertragen. Bei Feuerrohren von 5 mm Wandstärke oder mehr sollen im kalten und im warmen Zustande je halb so grosse Erweiterungen ausgeführt werden können.

Diese Proben sollen auf 2 pCt. der Feuerrohre ausgedehnt werden und sind die zu erprobenden Stücke von dem den Kesselbau beaufsichtigenden Organe der Admiralität auszuwählen; falls die Stichproben kein zufriedenstellendes Resultat ergeben, kann die ganze Lieferung zurückgewiesen werden.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 237. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. October gelangte die von Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister Marquis Bacquehem eingebrachte Regierungsvorlage, betreffend die Unterstützung der Handelsmarine zur Vertheilung. In der Begründung der Vorlage wird Folgendes ausgeführt:

„Die Verhältnisse unserer Handelsmarine weisen seit einer Reihe von Jahren einen ständigen Rückgang auf. Noch im Jahre 1882 belief sich die Zahl der Segler auf 344 Schiffe mit einem Fassungsraume von 147.674 Tonnen, jene der Dampfer auf 86 Schiffe mit 72.511 Tonnen. Zehn Jahre später, im Jahre 1892, war der Stand der Segler auf 142 Schiffe mit 59.675 Tonnen gesunken, die Segler haben sich daher innerhalb dieses Zeitraumes sowohl der Zahl, als dem Tonnengehalte nach um 60 pCt. vermindert. Diese Verminderung hat bis 1. September 1893 weitere Fortschritte gemacht, und es ist zu besorgen, dass die Segelmarine vollends aus den Schiffsregistern verschwinden werde. Die Dampfschiffahrt zeigt wohl eine kleine Zunahme in Bezug auf die Tonnenzahl. Allein diese Erhöhung rührt nur davon her, dass der Lloyd seine neuen Schiffe mit einer grösseren Tragfähigkeit ausstattete. Die geringe Vermehrung der Zahl unserer Dampfer steht jedenfalls in keinem Verhältnisse zu der einschneidenden Reduction unserer Segelflotte.

Der Rückgang, welcher in den vorstehenden Ziffern sich wiederspiegelt, ist auf mehrere Ursachen zurückzuführen. Zunächst schuf die Einführung des Dampfers dem Segelschiffe einen mächtigen Concurrenten, und die Umgestaltung vollzog sich durchaus nicht in harmonischer Weise. Das grosse vorhandene Segelmaterial konnte ohne schwere ökonomische Störungen nicht ausser Thätigkeit gesetzt werden, andererseits schwankten die Ansichten über die Zweckmässigkeit und Leistungsfähigkeit der Dampfer, und die Erbauung von Schiffen beider Arten vollzog sich daher ohne genaue Rücksicht auf das vorhandene Bedürfniss. Die das Bedürfniss übersteigende Vermehrung des Schiffsmaterials drückte die Frachten und erschwerte den Rhedern um so mehr ihre Existenz, als diese es nicht in der Hand hatten, entweder ihr Capital aus der Schiffahrt zu ziehen oder das Schiffsmaterial den sich ändernden Erfordernissen sofort anzupassen. Auch die Nothwendigkeit der Einrichtung und staatlichen Subventionirung regelmässiger Schiffahrtslinien übte auf die Rhederei, besonders aber auf die Segelschiffahrt, einen starken Druck. Für unsere Küste hedeutet die Handelsmarine eine wichtige Quelle des Erwerbes. Der Rückgang der Schiffahrt macht sich darum in weiten Kreisen der Bevölkerung empfindlich bemerkbar. Auch in anderen Staaten hat man für die gleiche Erscheinung Abhilfe zu schaffen gesucht. In Frankreich und Italien hat man ein sehr umfassendes Prämiensystem eingeführt. Die Unterstützung der Oesterreichischen Handelsmarine ist aber um so dringender geworden, als in Ungarn hereits ein Gesetz in Wirksamkeit getreten ist, welches den gleichen Zweck verfolgt.

Der eingebrachte Gesetzentwurf stellt ein System von staatlichen Zuschüssen auf, welche unter verschiedenen Titeln gegeben werden, damit der Rheder eine feste Basis für sein

ganzes Unternehmen gewinne. Die staatlichen Zuschüsse sind einerseits Betriebs-, andererseits Reisezuschüsse.

Dampfer und Segler, welche im österreichischen Schiffsregister für die weite Fahrt oder für die grosse Küstenschiffahrt eingetragen sind, erhalten einen Betriebszuschuss, wenn dieselben wenigsten zu zwei Drittheilen Eigenthum eines österreichischen Staatsangehörigen sind, wenn ferner seit dem Stapellaufe nicht mehr als 15 Jahre verstrichen sind und die Classificirung die volle Seetüchtigkeit des Schiffes verbürgt.

Der Betriebszuschuss, welcher bis zum Ablaufe des 15. Jahres vom Tage des Stapellaufes erfolgt wird, beträgt im ersten Jahre für jede Tonne des Netto-Raumgehaltes 6 fl. für Dampfer aus Eisen und Stahl, 4 fl. 50 kr. für Segelschiffe aus Eisen und Stahl, 3 fl. für Segelschiffe aus Holz oder gemischter Construction. Diese Beträge werden mit Beginn des zweiten Jahres um 5 pCt. derselben jährlich vermindert. Der Betriebszuschuss wird für Schiffe aus Eisen und Stahl, welche nach dem 1. Jänner 1894 auf inländischen Werften erbaut werden, um 10 pCt. und wenn wenigstens zur Hälfte aus inländischem Material hergestellt sind, um 25 pCt. erhöht. Für Schiffe, welche später, als im ersten Jahre nach ihrem Stapellauf einen Anspruch auf den Betriebszuschuss erwerben, wird dieser unter Abschlag jener Summe bemessen, welche bei Anwendung des vorerwähnten Percentabzuges entfällt.

Alle am 1. Juli 1893 im Schiffsregister für weite Fahrt oder für grosse Küstenschiffahrt eingetragenen Schiffe, seit deren Stapellauf mehr als 15 Jahre verstrichen sind, erhalten vom 1. Jänner 1894 an für die Dauer von fünf Jahren einen Amortisations-Zuschuss von einem Gulden jährlich per Netto-Tonne Raumgehalt. Diese Bestimmung hat den Zweck, den Rhedern die allmählige Abstossung dieser Fahrzeuge zu erleichtern.

Ausserdem erhalten die vorerwähnten Schiffe einen Reisezuschuss für Reisen ausserhalb der Grenzen der kleinen Küstenfahrt von und nach österreichischen Häfen, wenn diese Reise nicht auf einer von der Staatsverwaltung subventionirten regelmässigen Linie unternommen wird. Der Reisezuschuss beträgt für je 100 Seemeilen per Netto-Tonne Raumgehalt je fünf Kreuzer. Die Gewährung dieses Zuschusses bezweckt, den Verkehr mit der Heimat mehr und mehr seinem natürlichen Vermittler, der nationalen Flagge zuzuwenden.

Wenn ein Schiff mehr als sechs Monate ununterbrochen sich in Abrüstung befindet, oder handelsunthätig ist, so verliert es für den betreffenden Zeitabschnitt den Anspruch auf den Betriebszuschuss, die Prämie und den Amortisations-Zuschuss.

Alle Seehandelsschiffe werden vom 1. Jänner 1894 an auf die Dauer von fünf Jahren von der Entrichtung der Erwerb- und Einkommensteuer befreit. Dies gilt auch von den während der Geltungsdauer dieses Gesetzes neuerbauten Schiffen, jedoch nicht für jene Schiffe, welche einem von der Staatsverwaltung subventionirten Unternehmen gehören, welche in bestimmten, regelmässigen, auf Grund besonderer Verträge mit der Staatsverwaltung stattfindenden Fahrten verwendet werden, oder welche industriellen Unternehmungen angehören und von diesen nur für die Zufuhr des eigenen Materials benützt werden.

Schiffe, welche im Auslande erbaut wurden und einen Betriebszuschuss beziehen, müssen, wenn sie vor Ablauf von drei Jahren seit dessen Genusse an eine fremde Flagge übergehen, den ganzen bisher bezogenen Betrag zurückerstatten. Schiffe dagegen, welche auf einer inländischen Werfte erbaut wurden, müssen den Betriebszuschuss dann zurückerstatten, wenn die Veräusserung schon im zweiten Jahre des Genusses erfolgt.

Rheder, welche eine der erwähnten Subventionen (mit Ausnahme der Steuerbefreiung) beziehen, sind verpflichtet, ihre Schiffe der Staatsverwaltung im Kriegs- oder Mobilisirungsfalle gegen entsprechende Vergütung zur Verfügung zu stellen.

Selbstverständlich wird gleichzeitig das Gesetz vom Jahre 1890, betreffend die Steuerbefreiung der Seehandelsschiffe ausser Kraft gesetzt. Das neue Gesetz tritt mit dem 1. Jänner 1894 in Wirksamkeit und bleibt 10 Jahre in Kraft."

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Krainburg-Neumarkt. (Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat die Trassenrevision hinsichtlich des von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen ausgearbeiteten Projectes für die Localbahn Krainburg-Neumarkt für den 30. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Regierungsrath Josef Dralka betraut. [G.-I.-Z. 21.044.]

Projectirte mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn vom Bahnhofe Karlsbad durch die Stadt Karlsbad nach dem Kaiserparke. (Variantenprojecte, Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung bezüglich der von der Stadtgemeinde Karlsbad projectirten Varianten der schmalspurigen, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Localbahn vom Bahnhofe Karlsbad der Buschtěhrader Eisenbahn durch die Stadt Karlsbad nach dem Kaiserparke für den 30. October anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Carl Pezellen betraut. [G.-I.-Z. 20.865.]

Mährische Westbahn im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Industrie-Geleiseanlage für die Chamottefabrik nächst der Station Gross-Opatovic: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Mähr.-Trübau hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung einer Industrie-Geleiseanlage für die Chamottefabrik der Firma Gessner, Pohl & Co. nächst der Station Gross-Opatovic der Mährischen Westbahn für den 30. October anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann von Mähr.-Trübau. [G.-I.-Z. 21.244.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Vergrösserung der Warteräume in Prag.) Die Warteräume und Vorräume des Aufnahmsgebäudes in der Station Prag werden vergrössert. [6. October, Z. 52.659.]

— (Linien Wien—Bodenbach, Brünn—Vlarapass und Böhm.-Trübau—Olmütz: Ergänzungen von Stations-Sicherungsanlagen.) Die Sicherungsanlagen in den Stationen Erdbergerlände, Ladendorf, Wolframitz, Kanitz-Eibenschitz, Siluvka, Brünn unterer Bahnhof, Prag, Kralup der Linie Wien—Bodenbach, ferner in der Abzweigestelle nach Schimitz, Gaya und Radlas nächst Brünn der Linie Brünn—Vlarapass, dann in der Betriebsausweiche Schimitz des Verbindungsgeleises bei Schimitz, in der Station Hochstein der Linie Böhm.-Trübau—Olmütz, endlich in der Abzweigestelle der Schleppbahn zu den Schächten VI und VII bei Střebichowitz wurden ergänzt und vervollständigt. [30. September, Z. 29.665.]

— (Linie Böhm.-Trübau—Olmütz: Nebengebäude-Herstellung bei mehreren Wächterhäusern.) Bei den Wächterhäusern Nr. 525, 524, 523, 522, 521, 520 in km 79·01, Nr. 519, 517, 516, 515, 514, 513, 512, 511, 510, 509, 508 von km 62·9 bis 63·0, Nr. 506, 505, 504, 503, 502, 501, 500 von km 54·9 bis 55·0, Nr. 499, 498, 497, 496 in km 49·1/2, Nr. 494, 493, 492, 491, 490, 489, 487, 486 in km 36·9 bis 37·0, Nr. 484, 483, 482 in km 34·3/4, Nr. 480 in km 32·3/4, Nr. 478, 476 werden Nebengebäude errichtet. [28. September, Z. 51.025.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Herstellungen von Steinsätzen.) Das Project für die Herstellung von Steinsätzen in den Einschnitten km 75·0/1 der Strecke Zellerndorf—Retz und km 127·9/10 der Strecke Gröschlmauth—Mähr.-Budwitz wurde zur Ausführung genehmigt. [10. October, Z. 47.848.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Stockgeleise in der Station Turnau.) In der Station Turnau werden mit Rücksicht auf den zunehmenden Verkehr zwei Stockgeleise ausgeführt. [4. October, Z. 13.274.]

— (Vergrösserung des Desinfectionsplatzes in Josefstadt-Jaroměř und Verladeplatz-Herstellung in Mastig.) In der Station Josefstadt-Jaroměř wird der bestehende Desinfectionsplatz um 8·0 m verlängert und von dem südlichen Wasserkrahne eine Wasserleitung zu demselben hergestellt; gleichzeitig wird in der Station Mastig ein Verladeplatz errichtet. [1. October, Z. 47.849.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Častalowitz—Reichenau a/Kn.—Sollnitz-Kwasnei im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn. (Betriebsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilischen Prüfung wurde für die in den Betrieb der Oesterr. Nordwestbahn übergehende Localbahn Častalowitz—Reichenau a/Kn.—Sollnitz-Kwasnei der Betriebsconsens ab 26. October ex commissione ertheilt. [26. October, Z. 57.006.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Budget des Fiumaner Hafenbaues für das Baujahr 1894.) Dem vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten, für das Jahresbudget pro 1894 massgebenden Motivenberichte zufolge, werden dem Fiumaner Hafenbau, wie im Jahre 1893, rund fl. 500.000 zugewendet. Es soll ein Dock und eine Werfte errichtet werden; der Minister hat der betreffenden Unternehmung fl. 40.000 einfür allemal und 9 Jahre hindurch je fl. 20.000 Staatssubvention zugesagt, welch letztere Beträge durch den obigen Credit gedeckt werden sollen. Durch die der Fiumaner Dockgesellschaft demgemäss zu zahlenden fl. 220.000 ist ein schwimmendes Dock, in welchem Schiffe bis 2000 t Gehalt untergebracht und reparirt werden können, ferner eine Werfte zu errichten, genügend gross, um die grössten Schiffe bauen zu können. Bezüglich des Fortschrittes der Hafenbauten wird gemeldet, dass der Franz Salvator-Quai und der Marie Valerie-Molo fertiggestellt, die Aufdämmung des Holzlagerplatzes auf dem Delta vollendet und die übrigen programmgemässen Arbeiten mit Ende 1894 vollständig abgeschlossen sein werden.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes, den Nachtrag zur Concessionsurkunde der Szamosthalbahn-Gesellschaft betreffend.) Der kgl. ung. Handelsminister hat der Legislative den Gesetzentwurf für den im Sinne der diesbezüglichen Normen und vorbehaltlich der verfassungsmässigen Genehmigung bereits im eigenen Wirkungskreise bewilligten Nachtrag zur Concessions-Urkunde der Szamosvölgy- (Szamothal-) Eisenbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75) zur verfassungsmässigen Ratificirung vorgelegt. Diesem Nachtrage zufolge wird das ursprüngliche in die Linien Kolozsvár (Klausenburg)—, bezw. Apahida—Szamos-Ujvár—Dées, Dées—Besztercze (Bistritz) und Dées—Zilah investirte Capital von fl. 6,388.175 auf fl. 6,518.175 erhöht und ist der Capitalsnachtrag per fl. 130.000 zu diversen, von Fall zu Fall vom Handelsminister zu genehmigenden Investitionen successive zu verwenden.

Projectirte Fortsetzung der concessionirten Localbahn Nagy-Károly—Somkut—Barlafalu bis Erdöszát. (Ertheilung der Concession.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 125 vom 18. October verlautbart, dass Se. Majestät mit Allerhöchster Entschliessung ddo. Ischl, vom 4. October 1893, über Vortrag des kgl. ungar. Handelsministers dem Grafen Stefan Károlyi, als Concessionär der projectirten Localbahn Nagy-Károly—Somkut—Barlafalu (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116 und 135 ex 1892), die Bewilligung zum Weiterbau der genannten Linie von Barlafalu aus bis Erdöszát ertheilte, und aus diesem Anlasse die Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitales um 174.000 Gulden genehmigte.

Projectirte Localbahn Detta—Nagy-Szám. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten des Comitates Temes haben den Beschluss gefasst, zur Ermöglichung der Realisirung des Ausbaues der projectirten Localbahn Detta—Nagy-Szám (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 82, Vorconcession Post 1) einen Beitrag von 6000 fl. per Kilometer zu leisten. — Die von der Station Detta (zwischen Vojtek und Versecz der Linie Temesvár—Báziás) abzweigende Linie, wird seinerzeit im Bereiche des Comitates Krassó ihre Fortsetzung von Nagy-Szám aus an die Linie Jassenova—Anina, eventuell in Oravicza, finden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Zugsverspätungen im Monate August.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat August auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.143·16 Kilometer von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1317 Schnellzüge, 1596 Personenzüge und 274 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 3187. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15,850.281 Zug- beziehungsweise 327,667.572 Achskilometer gegen 15,729.738 Zug- und 323.552.168 Achskilometer im Vormonate und gegen 16,048.960 Zug- und 329,359.645 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 1176 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 2011 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1989 im Vormonate und 2374 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 127, bezw. auf eine Million Achskilometer 6, mithin auf eine Million Zugkilometer 21 = 14% weniger als im Monat August des Vorjahres und 1 = 1% mehr als im Vormonate und auf eine Million Achskilometer 1 = 14% weniger als im Monate August des Vorjahres und ebenso viele wie im Vormonate. — In Folge der Verspätungen wurden 1456 Anschlüsse versäumt (gegen 1818 in demselben Monate des Vorjahres und 1564 im Vormonate). Bei 9 Bahnen sind Zugsverspätungen und bei 14 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

Frankreich. (Neuordnung des Landes-Eisenbahnrathes.) Das „Journal officiel" vom 20. September veröffentlichte den Erlass des Präsidenten vom 18. September, welcher die Zusammensetzung und Befugnisse des Eisenbahnrathes wie folgt festsetzt:

Art. 1. Der Landes-Eisenbahnrath besteht aus 49 durch Erlass ernannten Mitgliedern und 4 Mitgliedern von Rechtswegen. Die ernannten Mitglieder umfassen 12 Parlamentsmitglieder; 6 Mitglieder des Staatsrathes, Abtheilung für öffentliche Arbeiten, Ackerbau, Handel und Gewerbe; 3 Mitglieder der Pariser Handelskammer; 3 Mitglieder von Handelskammern der Departements; den Präsidenten des Pariser Handelsgerichtes; 3 Vertreter des Finanzministeriums; 5 Vertreter des Ministeriums für Handel, Gewerbe, Posten und Telegraphen, sowie Colonien; 2 Vertreter des Ackerbauministeriums; 1 Vertreter des Kriegsministeriums; 1 Vertreter des Ministeriums für öffentlichen Unterricht; 4 Mitglieder der Brücken- und Strassenverwaltung; 1 Mitglied der Bergbauverwaltung; 1 Vertreter des Bergbaugewerbes; den Director der Hochschule für Kunst und Gewerbe; 1 Mitglied der Gesellschaft für Civilingenieure; 1 Mitglied der „Société des actuaires"; 1 Mitglied des ständigen Ausschusses des internationalen Eisenbahn-Congresses; den Präsidenten des Verbandes der verschiedenen Gewerbe; 1 Arbeiter oder Beamten der Eisenbahn-Gesellschaften. Von Rechtswegen sind Mitglieder des Eisenbahnrathes: der Eisenbahn-Director im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, der Director für Strassen, Schiffahrt und Bergwerke im gleichen Ministerium, der Director der Personal- und Rechnungs-Abtheilung desselben Ministeriums und der Director der Staatseisenbahnen.

Art. 2. Die General-Inspectoren, welche mit der Direction der Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb betraut sind, haben im Eisenbahnrath beschliessende Stimme für die Angelegenheiten ihres Dienstzweiges und berathende Stimme für andere Angelegenheiten. Ein Schriftwart mit beschliessender und ein Schriftwartgehilfe mit berathender Stimme werden dem Eisenbahnrathe durch Ministerial-Erlass zugetheilt. Drei Beisitzer im Staatsrath, welche zu dessen Abtheilung für öffentliche Arbeiten, Ackerbau, Handel und Gewerbe gehören, werden durch Ministerial-Erlass dem Eisenbahnrath als Berichterstatter für Angelegenheiten geringerer Bedeutung zugetheilt und haben berathende Stimme.

Art. 3. Den Vorsitz im Landes-Eisenbahnrath führt der Minister der öffentlichen Arbeiten. Ein Vicepräsident wird alljährlich durch Ministerial-Erlass ernannt, um die Sitzungen in Abwesenheit des Ministers zu leiten, den Lauf der Dienstgeschäfte zu sichern und die Berichterstatter zu bezeichnen.

Art. 4. Die Mitglieder des Eisenbahnrathes werden für 2 Jahre ernannt; die ausscheidenden Mitglieder können wieder ernannt werden.

Art. 5. Von Rechtswegen scheiden aus dem Eisenbahnrathe diejenigen Mitglieder aus, welche das ihre Ernennung begründende Amt nicht mehr ausüben; sie werden sofort durch Mitglieder aus den Gruppen, die sie vertraten, ersetzt.

Art. 6. Der Landes-Eisenbahnrath muss befragt werden: über die Genehmigung der Tarife; über die Auslegung der den Eisenbahn-Verkehrsdienst betreffenden Gesetze und Bestimmungen, der Concessions-Urkunden und der Bedingnisshefte; über die Beziehungen der Eisenbahn-Verwaltungen unter sich und zu den Zweigbahnen; über die von den Eisenbahn-Verwaltungen abgeschlossenen Verträge, welche dem Minister zur Genehmigung unterbreitet sind; über die Gesuche um Ausgabe von Schuldverschreibungen; über die Anträge auf Anlage von Stationen und Haltestellen an den im Betriebe befindlichen Linien; über die den Zugverkehr betreffenden Gesuche; endlich über die Wünsche, betreffend Einlegung neuer Züge.

Art. 7. Der Eisenbahnrath beschliesst ausserdem und gibt sein Gutachten über alle anderen ihm vom Minister vorgelegten Fragen bezüglich der Herstellung und des Betriebes der Eisenbahnen von allgemeinem Interesse, der Local- oder Strassen-

bahnen, besonders über die für Neuhaulinien anzunehmende Art des Betriebes, über den Rückkauf der Concessionen oder die Verschmelzung der Gesellschaften; er begutachtet zugleich alle Fragen bezüglich der Einrichtung von Ruhegehaltscassen, von Bezugsstellen für Verbrauchsgegenstände und von allen anderen ähnlichen Anstalten durch die Gesellschaften.

Art. 8. Der Eisenbahnrath beschliesst auf Grund eines schriftlichen Berichtes, der von einem Mitglied, einem Schriftwart oder einem der als Hilfsberichterstatter beigegebenen Staatsrath-Beisitzer erstattet ist. Durch Ministerial-Erlass eingesetzte Unterausschüsse können damit betraut werden, an Stelle des Eisenbahnrathes Gutachten über die Angelegenheiten von geringerer Bedeutung abzugeben.

Art. 9. Der Eisenbahnrath kann mit Zustimmung des Ministers öffentliche Untersuchungen anstellen. Er hört die Vertreter der Eisenbahn-Verwaltungen, sowie diejenigen von Handel und Gewerbe, sobald er es zur Klärung seiner Beschlüsse für angemessen hält, und zwar beruft er sie entweder freiwillig oder auf ihr Verlangen.

Art. 10. Der Eisenbahnrath tritt mit Ausnahme der Ferien mindestens einmal wöchentlich und ausserdem so oft zusammen, als es die Bedürfnisse des Dienstes erfordern.

Spanien. (Eisenbahnprojecte.) Die Regierung ist gesetzlich ermächtigt worden, ohne Staatsbeihilfe die Concession zu gewähren:

1. für eine Linie, die von der Strecke Sama de Langreo—Labiana der Langreo-Eisenbahn ausgeht, das Nalonthal überschreitet, und im Samunothal bis oberhalb der Vereinigung des Cardinuezo- mit dem Samunoflusse hinaufsteigt;
2. für eine Kleinbahn Chinchilla-Vadollano;
3. für eine schmalspurige Kleinbahn Torrelaguna-Roceguillos nebst Fortsetzung bis Aranda de Duero;
4. für eine schmalspurige Kleinbahn Albacete-Orcera;
5. für eine Schmalspurbahn Las Corto de Sarria-Esparraguera nebst Zweighahn nach San Esteban del Castellar und
6. für eine Bergbahn von Parque de la Montana nach dem Valvidrierapass in Larria (Provinz Barcelona).

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

— (Zahlung der Eisenbahn-Beihilfen.) Das am 6. August veröffentlichte Finanzgesetz für 1893/94 enthält nach der „Z. d. V. D. E.-V.“ bezüglich der Eisenbahn-Beihilfen folgende Bestimmungen:

Art. 21. Die Regierung wird ermächtigt, an die Eisenbahn-Gesellschaften der Neubaulinien die behufs Erfüllung der Concessions-Bedingungen hinterlegte Bürgschaftssumme zurückzuzahlen, wenn nach Abschätzung der Regierungs-Ingenieure die ausgeführten Arbeiten das Doppelte des thatsächlichen Werthes der Bürgschaft darstellen. Ausgenommen sind von dieser Massnahme die Gesellschaften, gegen welche das Verfahren wegen Erklärung des Verfalls der Concession schwebt. Die Gesellschaften, welche die fragliche Rückzahlung annehmen, verzichten darauf, während des Jahres 1893/94 den Theil der Beihilfe, den ihnen der Staat für dieses Jahr zahlen müsste, zu erhalten; diese Beihilfe wird nach Verhältniss auf die folgenden Jahre vertheilt und den aus diesem Grunde zu empfangenden Summen hinzugefügt.

Art. 22. Die Regierung wird ermächtigt, sowohl bezüglich der schon concessionirten, als auch der noch zu concessionirenden Bahnen anstatt der einmaligen Beihilfe den Gesellschaften alljährlich denjenigen Betrag zu zahlen, welcher der Verzinsung und Tilgung der von der Regierung beizusteuernden Summen entspricht. Diese Jahresbeträge werden in den Haushalt des betreffenden Jahres eingestellt; der Zinssatz darf sechs Percent nicht übersteigen und die Gesellschaften sind berechtigt, die von ihnen auszugebenden Schuldverschreibungen durch diese Jahresbeträge sicherzustellen.

Norwegen. (Eisenbahnbauten.) Die Gesammtlänge der Norwegischen Eisenbahnen beträgt zur Zeit 1562 km, wovon, ausser einer 68 km langen Strecke, alles Staatseisenbahnen sind. Für die nächsten fünf Jahre wird Seitens der Regierung der Bau von mehr als 300 km mit einem Kostenaufwande von rund 50,000.000 Mark geplant. Die Lieferungen der Schienen und Betriebsmittel dürfte, wie bisher, auch den englischen Werken zufallen, da die norwegischen Werke ausser Stande sind, die Lieferungen zu übernehmen und die wohl leistungsfähigen schwedischen Werke wegen der gegenwärtig gespannten Verhältnisse kaum Aussicht haben dürften, Bestellungen zu erhalten. Die Vorarbeiten für die betreffenden Linien haben bereits begonnen und sollen zwei derselben schon im nächsten Jahre gelegt werden.

[„Centralblatt der Bauverwaltung.“]

Bulgarien. (Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen im Jahre 1892.) Im Jahre 1892 wurden auf den Bulgarischen Staatseisenbahnen 288.304 Personen befördert; die Anzahl der Personenkilometer betrug 21,237.278. Der Güterverkehr belief sich auf 287.127 t, von denen 200.254 t auf den Binnenverkehr, 1016 t auf den Durchgangsverkehr und 76.704 t auf den Verbandsverkehr mit den Orientalischen Bahnen entfielen. Die Betriebseinnahmen betrugen 3,265.165 Frcs. oder 7756 Frcs. für 1 km der Linie Zaribrod—Bellova und 5781 Frcs. für 1 km der Linie Rustschuk—Varna. Nach Bestreitung der Betriebsausgaben verblieb ein Reinertrag von 461.669 Frcs.

Amerika. (Localverkehr in New-York.) Der Localverkehr in New-York entwickelt sich von Jahr zu Jahr grossartiger. Im Jahre 1891 wurden auf der New-Yorker Hochbahn und den Strassenbahnen dieser Stadt zusammen 662,624.000 Personen befördert. Der jährliche Zuwachs im Verkehre kann auf rund 50 Millionen Personen geschätzt werden. Die 91 Strassenbahnlinien beförderten über 150 Millionen Personen mehr als die 7 Hochbahnlinien von New-York, welche derzeit bestehen, und mehr als dreimal soviel Fahrgäste als sämmtliche Eisenbahnlinien des Staates New-York. Die Strassenbahnen in der Stadt New-York zahlten eine durchschnittliche Dividende von 4 pCt., während die Hochbahnen nur 3 pCt. Dividende vertheilten und die übrigen Eisenbahnen des Staates weniger als 2 pCt. Dividende abwarfen.

Schiffahrt.

Galizien. (Dniester-Regulirung.) Mit dem Gesetze vom 1. Mai 1893, galizisches L.-G.-Bl. Nr. 53, ist die Regulirung des Dniesterflusses in der Strecke Rozwadów—Zurawno als Landesunternehmen erklärt worden, welche auf Grundlage des generellen Projectes der Regierung um den Kostenvoranschlag von 1,600.000 fl., vom Jahre 1893 angefangen, binnen 15 Jahren durchzuführen ist. Die Staatsverwaltung ist jedoch ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Landesausschusse Aenderungen des erwähnten Projectes innerhalb der Grenzen der vorbezeichneten Voranschlagssumme vorzunehmen. Die Regulirungskosten, einschliesslich der Ausgaben für die Erhaltung während des Baues und der Verwaltungskosten werden aus dem zu diesem Behufe zu bildenden Regulirungsfonde bestritten. Letzterer wird gebildet:

1. aus dem Beitrage der staatlichen Wasserbaudotation in der Höhe von 40 pCt. der veranschlagten Kosten, wie auch aus dem Beitrage des staatlichen Meliorationsfondes im Sinne des § 6, Punkt 1, des Gesetzes vom 30. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 116, in der Höhe von 20 pCt. der veranschlagten Kosten, welche Beträge des Staates vorbehaltlich der verfassungsmässigen Genehmigung zu entrichten sind;
2. aus dem Beitrage des galizischen Landesfondes in der Höhe von 40 pCt. der veranschlagten Kosten.

Die Concurrenzbeiträge, zu welchen die Eigenthümer der angrenzenden Liegenschaften oder der benachbarten Wasseranlagen im Sinne der Bestimmungen des § 51 des galizischen Landeswasserrechtsgesetzes vom 14. März 1875, L.-G.-Bl. Nr. 38, herangezogen werden, haben zur theilweisen Deckung des 40percentigen Beitrages aus dem Landesfonde zu dienen. Die Höhe und die Fälligkeit der Jahresbeiträge des Staates und des Landes bestimmt die Staatsverwaltung gemeinschaftlich mit dem galizischen Landesausschusse. Für die Erhaltung der ausgeführten Arbeiten ist ein besonderer Fond zu bilden, welcher bestehen wird:

1. aus dem erzielten Erlöse für die bei der Regulirung gewonnenen Gründe als Anlagecapital:
2. aus den während der Bauzeit erzielten Zinsen von diesem Betrage;
3. aus dem für Veräusserung von Weidenruthen erzielten Erlöse.

Inwiefern die Einkünfte dieses Fondes zur Deckung der Erhaltungskosten nicht hinreichen, ist der Restbetrag dieser Kosten aus der staatlichen Wasserbaudotation in der Höhe von 60 pCt. und aus dem galizischen Landesfonde in der Höhe von 40 pCt. zu decken. Die Ausführung der Regulirung, sowie die Verwaltung des Regulirungs- und Erhaltungsfondes übernimmt die Staatsverwaltung. Die Art und Weise der Ausführung des Unternehmens und den endgiltigen Kostenvoranschlag hat die Staatsverwaltung im Einvernehmen mit dem Landesausschusse Galiziens zu bestimmen, welchem die entsprechende Einflussnahme auf den Gang der technischen und ökonomischen Ange-

legenheiten des Unternehmens zustehen wird. Die näheren Modalitäten rücksichtlich des Umfanges und der Art der Ausübung dieser Einflussnahme, sowie rücksichtlich der eventuellen unmittelbaren Mitwirkung der technischen Landesorgane Galiziens bei der Ausführung des Unternehmens wird eine von der Staatsverwaltung gemeinschaftlich mit dem galizischen Landesausschusse zu verfassende Durchführungsverordnung feststellen.

Der Schiffspark der Welt. Die neueste Nummer des „Répertoire général de la Marine marchande" entbält eine Zusammenstellung über den Schiffspark der einzelnen seefahrenden Staaten. Hienach entfallen von den 12.801 Dampfern mit mehr als 100 Tonnen Gehalt, welche derzeit bestehen, 5694 auf Grossbritannien. Letzteres besitzt auch nahezu ein Drittel aller bestehenden Segelschiffe, von 42.557 Dampf- und Segelschiffen entfallen auf Grossbritannien allein 14.971, deren Werth auf 220 Millionen Pfund Sterling geschätzt wird. Die nächstgrosse Mercantilflotte besitzen die Vereinigten Staaten mit 3794 Schiffen, sodann folgt Norwegen mit 3768 Schiffen, Deutschland mit 2165, Italien mit 2122 und Russland mit 2001 Schiffen. Ausschliesslich der Segelschiffe, sohin blos an Dampfern stellt sich der Besitzstand wie folgt: Grossbritannien 5694 Dampfer, hierauf Deutschland mit 779, Frankreich mit 500 und Norwegen mit 490 Dampfschiffen. Die Schiffahrts-Gesellschaften reihen sich nach der Summe des Tonnengehaltes ihrer Schiffe folgendermassen aneinander: Peninsular- und Oriental-Co., Norddeutscher Lloyd, British India-Co., Messageries maritimes, Navigazione generale, Hamburg-amerikanische Packetboot-Co., die Compagnie transatlantique, die Wilson-Line, der Oesterr. Lloyd, die Anchor-Line, die Allan-Line und die Cunard-Co. Von den bestehenden 14 Dampfern über 8000 Tonnen Gehalt entfallen 9 auf Grossbritannien, von welchen wieder die Cunard-Schiffe „Campania" und „Lucania" mit je 12.950 Tonnen, die grössten sind.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Pandora" nach Santos.) Dieser Dampfer von 1692 Tonnen Gehalt ist am 15. September mit 310 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos und Ecbellen abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 32 Colli Papier, 3 Colli Baumwollwaaren, 500 Colli Mehl, 175 Colli Stahl, 18 Colli Holzmöbel; nach Babia 1650 Colli Mehl; nach Rio de Janeiro 5 Colli Baumwollwaaren, 135 Colli Metallwaaren, 100 Colli Pfeffer, 2 Colli Tabak, 41 Colli Holzmöbel; nach Santos 90 Colli Stahl, 300 Colli Mehl, 101 Colli Holzwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 13.121 fl. ö. W.

Löschmittel für Schadenfeuer in Schiffsräumen. Ueber diesen Gegenstand hat H. C. Carver der „British Association for the Advancement of Science" eine Abhandlung vorgelegt, worin er namentlich Folgendes vorbringt: Da sich die Umstände bei dem Auftreten eines Schadenfeuers in Schiffsräumen zumeist von denen bei einem Schadenfeuer auf dem Lande bedeutend unterscheiden, ergibt sich auch die Notbwendigkeit, in beiden Fällen verscbiedene Löschmittel anzuwenden. Im ersten Falle dürfte es sich als besonders zweckmässig erweisen, den ganzen Raum, wo das Feuer entstanden ist, mit einem Gase zu erfüllen, das die Verbrennung nicht unterhält. Verbleibt dieses Gas solange an Ort und Stelle, bis eine Abkühlung eingetreten ist, die unter der Entzündungstemperatur der vom Feuer ergriffenen oder bedrohten Körper liegt, so ist jede weitere Feuersgefahr beseitigt. Um dies zu erreichen, muss man verhindern, dass frische Luft in den Raum wieder eindringe und das Feuer wieder anfache. Zwar hat man bis jetzt schon vielseitig versucht, Apparate herzustellen, mit denen derartige Gase im Bedarfsfalle erzeugt werden; allein es hat sich die Quantität dieser Gase stets als zu wenig ausgiebig erwiesen, um einen bedrohten Schiffsraum genügend zu füllen. Um dem thatsächlichen Bedarfe zu entsprechen, müsste man die Schiffe mit derlei Apparaten (Extinkteuren) förmlich überladen, wozu die Scbiffseigenthümer nicht beistimmen würden. Da ein solcber Weg, wie auch leicht einzusehen, nicht zum Ziele führt, muss man nach anderen Hilfsmitteln Umschau halten. Ein gutes Mittel solcher Art bietet sich auf Dampfern in den abziehenden Heizgasen, deren Qualität das Feuer ersticken kann und deren Quantität genügen wird, um auch die grössten Schiffsräume zu füllen. Um dieses Mittel auszunützen, hat Carver einen Apparat erdacht, mit welchem Heizgase, welche durch Wasser auf 30° C abgekühlt wurden, in einen beliebigen Schiffsraum gepresst werden können. Dieser Apparat ist einfach construirt und kann auch benützt werden, um einen der Schiffsräume, mit denen er in Verbindung steht, zu ventiliren. Scbleppdampfer und Tender können mit derlei Vorrichtungen ausgerüstet werden, um anderen Schiffen im Falle eines Schadenfeuers beizustehen; Segelscbiffe, die nicht mit Schiffskesseln für Dampfpumpen versehen sind, benötbigen einen Apparat mit einer Feuerung, in der die Gasentwicklung durch Verbrennen von Kohle stattfindet. Wasserdampf in Räume zu leiten, wo ein Feuer ausgebrochen ist, scheint in vielen Fällen ebenfalls recht werthvoll zu sein; Carver ist jedoch der Ansicht, dass die allgemeine Anwendung von Wasserdampf bei dem Auftreten eines Schadenfeuers in Schiffsräumen nicht zu empfehlen ist. [„Mittheilungen a. d. Gebiete des Seewesens."]

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 20. October bei der Firma:

„K. k. priv. Mäbriscbe Grenzbahn"

eingetragen, dass das cooptirte Mitglied des Verwaltungsrathes Friedrich Albani in der 18. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 16. August 1893 definitiv zum Mitglied des Verwaltungsrathes gewählt wurde.

— Im Handelsregister des k. k. Handels- und Seegerichtes Triest wurde am 17. October bei der Firma

„Società di navigazione a vapore Istria—Trieste"

eingetragen, dass in der ordentlichen Generalversammlung vom 7. April 1892 Dr. Josef Quarantotto, k. k. Börsennotar in Triest, zum Verwaltungsratbe an Stelle des Josef Aite, dessen Firma gelöscht wurde, erwählt wurde.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inbalt des CXXX. Stückes.) Das am 20. October herausgegebene CXXX. Stück des obgenannten Blattes entbält unter

Nr. 2336: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 11. October 1893, Z. 25.069, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren einschliesslich des sogenannten Stallviehes aus der Schweiz nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2337: Kundmacbung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 12. October 1893, Z. 25.068, betreffend die Aufhebung der Sperre des politischen Bezirkes Bregenz für die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren.

Notiz: Herstellung einer Desinfectionsanlage in der Station Tetschen der Böhmischen Nordbahn.

— (Inhalt des CXXXI. Stückes.) Das am 24. October herausgegebene CXXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2338: Kundmachung der k. k. Stattbalterei für Tirol und Vorarlberg vom 17. October 1893, Z. 25.604. betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus Bayern nach Tirol und Vorarlberg.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Hauptbahnen.) Von der geschäftsführenden Verwaltung ist zu den vorbezeichneten Vereinbarungen der IV. Nacbtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Von der geschäftsführenden Verwaltung sind an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden: die neu aufgestellten Vereins-Kflometerzeiger Nr. 14 (Hessische Ludwigs-Eisenbahn), Nr. 24 (kgl. Preussische Militär-Eisenbahn), Nr. 71 (Mährisch-Schlesische Centralbahn), Nr. 89 (Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn) und Nr. 114 a (Bulgarische Staatsbahnen), ferner der I. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 85 (Niederländiscbe Eisenbahnen), je der II. Nachtrag zu den Vereins-Kilometerzeigern Nr. 32 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin) und Nr. 82 (kgl. Ungar. Staatsbahnen), der III. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 110 (Dänische Eisenbahnen) und der VIII. Nacbtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern". Durch die neu aufgestellten Kilometerzeiger werden aufgehoben: der im Jänner 1885 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 14 (alt 22) nebst Nachtrag I, der im Jänner 1889 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 24, der im Februar 1889 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 71, der im August 1891 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 114 a, ferner durch den II. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 der im Juni 1892 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 65.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Schweizerischer Rundreiseverkehr.

Ergänzungsblatt zum Tarife.

Zum Tarife vom 1. Juli 1893 für den Deutsch-Schweizerischen Rundreiseverkehr (exclusive Bayern) ist ein Ergänzungsblatt zur Ausgabe gelangt.

Wien, am 22. October 1893. [899]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Directer Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits (via Oesterreich-Ungarn).

Vorläufige Nichtanwendung der Frachtsätze für Stationen der Badischen Staatseisenbahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg.

Die Frachtsätze für die Stationen der grossh. Badischen Staatseisenbahnen (Seite 182) und jene für die Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg (Seite 184) des in Nr. 122 dieses Blattes vom 21. October 1893 auf Seite 1923 mit Giltigkeit vom 1. November 1893 kundgemachten Tarifes gelangen bis auf Weiteres nicht zur Anwendung.

Wien, am 24. October 1893. [900]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifes.

Am 15. October 1893 ist unter der Bezeichnung Theil II, Heft 6, erste Abtheilung, ein Ausnahmetarif für unverpacktes Obst im Verkehre zwischen deutschen und schweizerischen Stationen in Wirksamkeit getreten.

Wien, am 24. October 1893. [901]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Dégras de peaux.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1893 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Dégras de peaux (Gerberfett) in Fässern zwischen böhmischen und mährischen Stationen einerseits und Paris (Douane, La Villette und Reuilly) anderseits in Kraft, durch welchen der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Juni 1893 aufgehoben und ersetzt wird.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Heller = 10 Centimes für das Stück erhältlich.

Wien, am 26. October 1893. [902]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichenau a/K.-Sollnitzer Localbahn.

Eröffnung der Reichenau a/K.-Sollnitzer Localbahn.

Die Reichenau a/K.-Sollnitzer Localbahn, deren Betrieb die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn besorgt, wurde am 26. October 1893 mit den Stationen Reichenau a. d. Kněžna und Sollnitz dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Dieselbe zweigt von der Station Častolowitz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn ab.

Die genannten Stationen sind für den Gesammtverkehr eingerichtet.

Für die Abfertigung von Personen-Gepäck und Gütern sind die Gebührentarife der Reichenau a/K.-Sollnitzer Localbahn massgebend.

Explosive Güter mit Ausnahme derjenigen des k. k. Militär-Aerars werden auf dieser Localbahn nicht befördert.

Die Verkehrszeiten der Züge sind aus dem Fahrplan-Placate zu ersehen.

Die bisher für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Častolowitz (Wächterhaus Nr. 37 M) der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn wurde mit 26. October 1893 aufgelassen, dagegen die neuerrichtete gleichnamige Station für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, im October 1893. [903]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung der Reichenau a/K.-Sollnitzer Localbahn.

Niederösterreichischer Gemeinschaftsverkehr.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Mit 1. December 1893 tritt zu dem seit 1. August 1893 giltigen Tarife für den Niederösterreichischen Gemeinschaftsverkehr der Nachtrag I in Kraft.

Dieser Nachtrag wird enthalten:

1. Aufnahme neuer Stationen;
2. Abänderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Nachdem in diesem Nachtrage die im Verordnungs-Blatte Nr. 91 ex 1893 mittelst Kundmachung [646] publicirten Berichtigungen aufgenommen werden, so tritt gleichzeitig mit 1. December 1893 diese Kundmachung ausser Kraft.

Exemplare des Nachtrages werden bei den betheiligten Verwaltungen und am Wiener Südbahnhofe (Cassa V) käuflich zu beziehen sein.

Wien, am 24. October 1893. [904]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtermässigung für die von der Weltausstellung in Chicago zurückkehrenden Ausstellungs-Gegenstände.

In Ergänzung der bezüglichen Verlautbarung vom März d. J. wird hiemit bekannt gemacht, dass im Oesterreichischen, sowie im Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande für die als Eilgut oder als gewöhnliches Frachtgut zum Bahntransporte gelangenden Aus-

stellungsgüter von Chicago auch bei dem Rücktransporte eine 50percentige Frachtermässigung gewährt, demnach nur die Hälfte der tarifmässigen Fracht berechnet wird.

Die Begünstigung ist an die Bedingung geknüpft, dass:

1. die Ausstellungsgüter von einem Rücksendungs-Nachweis der k. k., bezw. kgl. Centralcommission für die Weltausstellung in Chicago begleitet sind;
2. die Rücksendung spätestens drei Monate nach Schluss der Ausstellung, und zwar an die Aussteller des Original-Frachtbriefes für die Hinbeförderung erfolgt, und
3. in den Frachtbriefen angegeben erscheint, dass die mit denselben aufgegebenen Sendungen durchwegs aus Ausstellungsgütern bestehen.

Für alle bei der Rückbeförderung eintretenden besonderen Leistungen, als; Verwiegen, Verladen u. s. w., soweit hiefür tarifmässige Gebühren zu entrichten sind, dann für Auflegung von Nachnahmen werden die in den Localtarifen der Aufgabsbahn vorgesehenen Nebengebühren berechnet.

Wien, im October 1893. [905]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch - Russischer Getreide - Ausnahmetarif 1 a, Theil I. (Herausgabe eines I. Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 3./15. October 1893 ist zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 1 a, Theil I, vom 1./13. August 1893, der I. Nachtrag eingeführt worden. Derselbe enthält directe Frachtsätze für Getreide u. s. w. von russischen Verbandsstationen nach Memel zur überseeischen Ausfuhr.

VERORDNUNGS-BLATT
DES
K. K. HANDELS- MINISTERIUMS
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—,	halbjährig fl. 6·—,	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—,	„ Mark 12·50,	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—,	„ Frcs. 16·50,	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I., Wallfischgasse 15.

Im **Druck und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien** ist erschienen:

Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen.
Heft 104.
Die Vorschriften
betreffend den
Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österr. Eisenbahnen.

Zusammengestellt von
Dr. Max Freiherrn von Buschman,
k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Preis 70 Kreuzer ö. W.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 Kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1924	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Roheisen	Burgsolms, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a/M.	Adlerkosteletz Lieben Pardubitz Prag Stockeran Stationen der Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. November 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1894			Mark 2·10 1·76 2·09 1·76 2·19		Im Kartirungswege		
					Brünn Gross-Meseritsch Lieben Pardubitz Stationen der Oe.U.St.E.G.					2·42 2·30 1·76 2·09				
					Brünn Mähr.-Ostrau Stationen der K.F.N.B.					2·42 2·16				
					Kladno Komotau Kralup Prag Rakonitz Stationen der B.E.B.					1·60 1·40 1·65 1·66 1·56				
					Pilsen Prag Stationen der B.W.B.					1·39 1·66				
					Pilsen K.F.J.B. Teplitz-Waldthor Stationen der k.k.ö.St.B.					1·39 1·49				
1925	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Pottasche	Kolin	Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im Tarife für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenz-Verkehr vom 1. Juli n. St. 1892 enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. November 1893 bis zur Durchführung im Tarife, längstens bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenz-Verkehr			100·9 kr.		Im Kartirungswege		
1926	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Kolin	Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im Tarife für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenz-Verkehr vom 1. Juli n. St. 1892 enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. November 1893 bis zur Durchführung im Tarife, längstens bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenz-Verkehr			a) 124·9 kr. b) 103·8 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1927	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Güter der Classe: Eilgut	den in der Abtheilung C, Tariftabelle II dee vom 1. März 1892 giltigen Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Güter-Tarifee Theil II, Heft 1 enthaltenen Tarifstationen	Rottendorf, Station der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Tarifbestimmungen	Vom 15. November 1893 bis zur tarifmäßigen Durchführung, längstens bis 31. December 1894	Abtheilung C, Tariftabelle I des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Güter-Tarifee, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. März 1892	in Mark bildet sich durch Austoss von: 2·08			Im Kartirungswege		
			Stückgut I und II						1·04					
			Wagenlad.-Classe a 1 und C 1						0·64					
			Wagenlad.-Classe B und C 2						0·57					
			Specialtarif a 2						0·48					
			Specialtarif I						0·43					
			Specialtarif II						0·34					
			Specialtarif III						0·21					
				und umgekehrt					an die Frachtsätze der Station Nürnberg C.B.					
1928	K.k.St.B.		Priquette-Pech, Steinkohlentheer-Pech	Wien S.B. trs.	Wien-Donaucanalbahnhof	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1894	Localtarif	12 kr.	10 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1929	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Seife der Pos. S—39 im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893, n. zw. Seife, gemeine, nicht parfumirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt	Jungbunzlau (B.N.B.)	Wien (K.F.J.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Anhang zu den Tarifen (Theil II) dee Oesterr. Eisenb.-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1893, bezw. Localtarif der Oe.N.W.B.	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
				Jungbunzlau (Oe.N.W.B.)	Wien (Oe.N.W.B. St.E.G. K.F.N.B.)				152	102	50			
				Jungbunzlau (Oe.N.W.B.)	Korneuburg Donau-Umschlag)				148	96	50			
				Schreckenstein	Wien (Oe.N.W.B. St.E.G. K.F.N.B.)				151	116	35			
1930	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schiefer	Tischirm	Olmütz loco und transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Sternberg				27·9	24·0	3·9			
					Wrbatek				29·7	27·9	1·8			
					Prossnitz				29·6	27·6	2·0			
					Bedihošt				30·6	29·4	1·2			
									30·5	30·2	0·3			
1931	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Sodalauge in Ballons	Liesing	Josefsthal-Kosmanos	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- u. Abladen hat durch die Parteien zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Directer Frachtsatz besteht nicht	232 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				
1932	**Oesterr. Nordwestbahn** als betriebführende Verwaltung der Localbahn Časlan—Zawratetz-Třemošnitz		Rübe, Rübenschnitte, Composte und Schlamm von der Zuckerfabrikation und Zucker	Časlan	Zuckerfabrik in Močowitz	a) Aufgabe in beliebigen Quantitäten, wobei Frachtsätze unter 50 kg pro Frachtbrief für volle 50 kg berechnet werden, b) Frachtzahlung für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. November 1893 bis Ende October 1894	Localtarif der Localbahn Časlan-Zawratetz	Verschieden	a) 8·5 kr. b) 6·0 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		Für die Umladung von Stückgütern in der Station Časlan ist eine Verladegebühr von 2 kr. für je angefangene 100 kg zu entrichten.
			Frachtgüter aller Art (exclusive Rübe, Rübenschnitte, Composte und Schlamm von der Zuckerfabrikation und Zucker)	Časlau	Zuckerfabrik in Močowitz								

und vice versa

Obige Frachtsätzo finden nur auf solche Transporte Anwendung, welche von den vertragsmässigen Garanten der Localbahn Časlau-Močowitz innerhalb 18 aufeinander folgenden Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung, verfrachtet werden.

Sollte innerhalb der Giltigkeitsdauer des Garantie-Vertrages das auf der Localbahn von bezw. nach der Zuckerfabrik in Močowitz und der Oesterr. Nordwesthahn verfrachtete Jahresquantum geringer sein als 600 Wagen, so hat die Zuckerfabrik in Močowitz das auf 600 Wagen fehlende Quantum in der Weise zu vergüten, dass sie der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft den Abgang von der garantirten Einnahmen-Summe per fl. 3600 in Baarem ersetzen muss.

1933	**Oesterr. Nordwestbahn** als betriebführende Verwaltung der Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz		Frachtgüter aller Art	Zleh	Zuckerfabrik in Unter-Bučic	Aufgabe von resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. November 1893 bis Ende October 1894	Localtarif der Localbahn Časlau—Zawratetz	V e r s c h i e d e n	1. 10 kr. ö. W. 2. a) 9 kr. ö. W. b) 7·5 kr. ö. W.	5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege	
			Časlau loco und transit	Zuckerfabrik in Unter-Bučic		1. Aufgabe in beliebigen Quantitäten, wobei Frachtsätze unter 50 kg pro Frachtbrief als volle 50 kg berechnet werden. 2. Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und 2 Wagen a) Für die ersten 5500 Tonnen b) Für das 5500 Tonnen übersteigende Jahres-Quantum				ad 1. und 2. a) Im Kartirungswege ad 2. b) Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	ad 2. b) Vorlage der auf die contrahirende Firma als Anfgeberin, bezw. Empfängerin lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Original-Frachtbriefe bis Ende December 1894	Für die Umladung von Stückgütern in der Station Časlau ist für je angefangene 100 kg eine Umladegebühr von 2 kr. zu entrichten

und vice versa

Obige Frachtsätze finden nur auf solche Transporte Anwendung, welche von dem vertragsmässigen Garanten, der Localbahn Časlau-Zawratetz innerhalb 18 anfeinander folgenden Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung, verfrachtet werden.

Der Frachtsatz von 7·5 kr. pro 100 kg gelangt auch im Kartirungswege unter der Bedingung zur Anwendung, wenn die Differenz zwischen den Frachtsätzen von 7·5 kr. und 9 kr. pro 100 kg für das Minimalquantum von 5500 Tonnen im Betrage von ö. W. fl. 825 pro Jahr in Vorhinein bei der Oesterr. Nordweethahn in Baarem erlegt wird.

Sollte innerhalb der Giltigkeitsdauer des Garantie-Vertrages von der Zuckerfabrik in Unter-Bučic auf der Strecke der Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz ein Minimalquantum von 5000 Tonnen nicht verfrachtet werden, so ist der Abgang des auf 5000 Tonnen fehlenden Quantums mit 9 kr. pro 100 kg zu vergüten, so dass eine Minimal-Frachteneinnahmen-Summe von fl. 4500 erreicht werden muss.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1934	**Oesterr. Nordwestbahn** als betriebführende Verwaltung der Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz		Frachtgüter aller Art	Časlau loco und transit	Zuckerfabrik in Žleb	1. Aufgabe in beliebigen Quantitäten, wobei Frachtstücke unter 30 kg pro Frachtbrief als volle 30 kg berechnet werden; 2. Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen a) für die ersten 13400 Tonnen, b) für das 13400 Tonnen übersteigende Jahresquantum	Vom 1. November 1893 bis Ende October 1894	Localtarif der Localbahn Časlau-Zawratetz	Verschieden	1. 10 kr. ö. W. 2. a) 9 kr. ö. W. b) 7·5 kr. ö. W.		ad 1 und 2 a) Im Kartirungswege ad 2 b) Im Rückvergütungswege	ad 2 b) Vorlage der auf die contrahirende Firma als Aufgeberin bezw. Empfängerin lautenden Original-Aufgabs-Recepisse bezw. Original-Frachtbriefe, bis Ende December 1894	Für die Umladung der Stückgüter in Časlau ist für je angefangene 100 kg eine Umladegebühr von 2 kr. zu entrichten
					und vice versa									

Obige Frachtsätze finden nur auf solche Transporte Anwendung, welche von dem vertragsmässigen Garanten der Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz innerhalb 18 auf einander folgenden Jahren vom Tage der Betriebseröffnung an verfrachtet werden. — Der Frachtsatz von 7·5 kr. pro 100 kg gelangt auch im Kartirungswege unter der Bedingung zur Anwendung, wenn die Differenz zwischen dem Frachtsatze von 9 kr. und 7·5 kr. pro 100 kg für das Minimalquantum von 13400 Tonnen im Betrage von ö. W. fl. 2010 pro Jahr in Vorhinein bei der Oesterr. Nordwestbahn in Baarem erlegt wird.
Sollte innerhalb der Giltigkeitsdauer des Garantievertrages von der Zuckerfabrik in Žleb auf den Strecken der Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz das Minimalquantum von 13400 Tonnen pro Jahr nicht verfrachtet, bezw. hierans eine Jahreseinnahme von fl. 12000 nicht erzielt werden, so ist der Abgang in der Weise zu vergüten, dass eine Minimal-Frachteinnahme-Summe von der Žleber Zuckerfabrik und von allen übrigen Zweigen der fürstl. Administration von fl. 12000 erreicht werden muss.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1935	**Oesterr. Nordwestbahn** als betriebführende Verwaltung der Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz		Frachtgüter aller Art	Časlau loco und transit	Zuckerfabrik in Wrdy	1. Anfgabe in beliebigen Quantitäten, wobei Frachtstücke unter 50 kg pro Frachtbrief als volle 50 kg berechnet werden; 2. Anfgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen a) für die ersten 12000 Tonnen, b) für das 12000 Tonnen übersteigende Jahresquantum	Vom 1. November 1893 bis Ende October 1894	Localtarif der Localbahn Časlau-Zawratetz	Verschieden	1. 10 kr. 2. a) 9 „ b) 7·5 „		ad 1 und a) Im Kartirungswege ad b) Im Rückvergütungswege	sd b) Vorlage der auf die contrahirende Firma als Empfängerin bezw. als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe bezw. Aufgabe-Recepisse bis Ende December 1894	Für die Umladung von Stückgütern in der Station Časlau ist für je angefangene 100 kg eine Umladegebühr von 2 kr. zu entrichten
					Žleb und vice versa	Anfgabe von, resp. Frachtzahlnng für 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen				5 kr.		Im Kartirungswege		

Obige Frachtsätze finden nur auf solche Transporte Anwendung, welche innerhalb 18 auf einander folgenden Jahren vom Tage der Betriebseröffnung von dem vertragsmässigen Garanten der Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz verfrachtet werden. — Der Frachtsatz von 7·5 kr. pro 100 kg gelangt auch im Kartirungswege unter der Bedingung zur Anwendung, wenn die Differenz zwischen den Frachtsätzen von 7·5 kr. und 9 kr. pro 100 kg für das Minimalquantum von 12000 Tonnen im Betrage von 1800 fl. ö. W. per Jahr im Vorhinein bei der Oesterr. Nordwestbahn in Baarem erlegt wird.
Sollte innerhalb der Giltigkeitsdauer des Garantievertrages von der Zuckerfabrik in Wrdy anf den Strecken der Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz ein Minimalquantum von 10000 Tonnen nicht verfrachtet werden, so ist der Abgang dos anf 10000 Tonnen fehlenden Qnantums mit 9 kr. pro 100 kg zn vergüten, so dass eine Minimal-Frachteneinnahme-Snmme von fl. 9000 erreicht werden muss.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1936	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Farbholz-Extracte	Rosenthal-Graupen	Battelan	Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 194	kr. 149	kr. 45	Im Kartirungswege		
					Bodenbach k. k. St. B. loco				25	22	3			
					Ihlawka-Katharinenbad				194	149	45			
					Steyr				249	182	67			
					Welleschin				194	149	45			
1937	Böhmischen Nordbahn		Garne	Grund-Georgenthal	Röhrsdorf		Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1894	Localgütertarif	Classe A 14·8	12·8	2·0 kr.	Im Kartirungswege		
									Classe II 16·0	14·0				
					Zwickau i/B.				Classe A 22·8	20·8				
									Classe II 24·0	22·0				

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Reservoirs für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Expositur des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Manipulationen, die Bemusterung, die Verzollung, Versteuerung, Transitobehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Werthincassi etc. etc. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und Spesen für Rechnung der Committenten ausgelegt.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankinstituten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechselescomptesatz zugelassen.

Reexpedition in der Mehrzahl der Wien transitirenden Bahn-, Schiffs- und combinirten Verkehre nach dem In- und Auslande.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II., k. k. Prater) erhältlich.

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**

B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**

Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner

k. k. priv. Cementfabrik (378)

Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

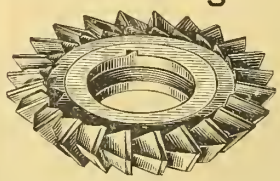
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Werkzeugfabrik BLAU & Co.

WIEN (375)



Hernals, Hauptstrasse Nr. 122

Telephon-Nummer 6137

liefert **sämmtliche Werkzeuge** für Maschinen-Fabriken, Reparatur-Werkstätten, Gas- und Wasserleitungs-Installationen.

Schnellbohrmaschinen.

Illustrirtes Preisbuch gratis u. franco.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar: Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. u. k. priv.

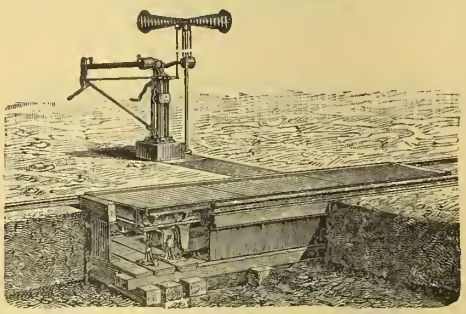
Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

Centrale:	Filiale:
Wien, I. Bez., Kärnthnerring Nr. 1.	Budapest, Andrássystrasse Nr. 1.

Erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.

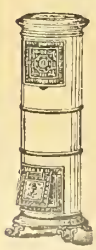


Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN



H. HEIM, Döbling bei Wien.

Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (312)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.

Waggon-Oefen 566 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine „Helios".

Absolut rauchverzehrende „Calorifères".

Central-Heizungen aller Systeme.

WILHELM NOWOTNY'S

Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei

Lieferant der k. k. Staatsbahnen

WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr 33

empfiehlt sich den (363)

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

Tarifeur

mit **Prima-Referenzen, selbstständiger Calculant,** per **sofort** für ein **grösseres internationales Speditions- und Elbeschiffahrts-Geschäft gesucht.**

Offerte unter **„P. H. 4410"** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I.** (373)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

1973

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 126. Wien, 31. October 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Die schiff- und flossbaren Fluss- und Canalstrecken in Oesterreich. — Zur Bestimmung der Stärke einzelner Borastösse in Triest. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Mit Rücksicht auf den hohen Feiertag gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 4. November zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Pankratz über Engelsberg, Christofgrund und Berzdorf nach Reichenberg.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Grafen Franz Hartig, Herrschaftsbesitzer in Niemes, im Vereine mit dem Fabrikanten Arthur Fischer, dem Bürgermeister der Stadt Niemes, Anton Max, dem Advocaten und Stadtrathe Dr. Carl Eppinger, dem Bezirksobmanne Ignaz Mattausch und dem Stadtrathe Josef Schneider die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Pankratz über Engelsberg, Christofgrund, Berzdorf nach Reichenberg als Fortsetzung und Verbindung der projectirten Localbahn von Beřkowitz-Melnik nach Kratzau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 7. September 1893.

Z. 46.777.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Beřkowitz-Melnik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Hirschberg und Niemes nach Kratzau.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Grafen Franz Hartig, Herrschaftsbesitzer in Niemes, im Vereine mit dem Fabrikanten Arthur Fischer, dem Bürgermeister der Stadt Niemes, Anton Max, dem Advocaten und Stadtrathe Dr. Carl Eppinger, dem Bezirksobmanne Ignaz Mattausch und dem Stadtrathe Josef Schneider mit dem Erlasse vom 6. September 1892, Z. 39.143 (Verordnungs-Blatt vom 22. October 1892, Nr. 121), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Beřkowitz-Melnik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Liboch, Dauba, Hirschberg, Niemes, Gabel, Ringelshain, Pankratz zum Anschlusse an die Zittau-Reichenberger Eisenbahn bei Kratzau nebst Verbindungscurven zu den Bahnhöfen Liboch und Hirschberg auf die Dauer eines Jahres verlängert.

Wien, am 7. September 1893.

Z. 46.777.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Rudolfswerth über Zirkle und Tschatesch an die Landesgrenze bei Bregana.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bergbaubesitzer Cajetan Faber in Wien mit dem Erlasse vom 30. März 1893, Z. 11.419 (Verordnungs-Blatt vom 11. April 1893, Nr. 41), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Rudolfswerth der Unterkrainer Bahnen über Zirkle und Tschatesch an die Landesgrenze bei Bregana zum Anschlusse an die von dem Genannten projectirte Localbahn von Samobor nach Bregana, sowie für eine eventuelle Verbindung der vorgedachten Projectslinie mit der Südbahn bei Rann auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 26. September 1893.

Z. 49.932.

Die schiff- und flossbaren Fluss- und Canalstrecken in Oesterreich.

Das vor Kurzem erschienene 4. Heft, 1. Abtheilung des XXXVII. Bandes der von der k. k. statistischen Central-Commission herausgegebenen österreichischen Statistik, welches die Statistik der Landstrassen, Wasserstrassen und der Flussschiffahrt behandelt, enthält bezüglich der schiff- und flossbaren Wasserwege der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder folgende Angaben:

Die Gesammtlänge der befahrbaren Fluss- und Canalstrecken beträgt 6486·226 Kilometer, darunter nur flössbar 3825·823 km, schiff- und flössbar 2660·403 km, für Dampfschiffe befahrbar 1310·897 km. Hievon entfallen auf Niederösterreich 321·660 km, sämmtlich schiff- und flössbar, für Dampfschiffe befahrbar 204·660 km; auf Oberösterreich 618·180 km (darunter die auch bei Niederösterreich gezählten 31 km Grenzstrecke der Enns), und zwar nur flössbar 249·130 km, schiff- und flössbar 369·050 km, für Dampfschiffe befahrbar 160·524 km; auf Salzburg 99·619 km, u. zw. nur flössbar 56 km, schiff- und flössbar 43·619 km; auf Steiermark 572·841 km, und zwar nur flössbar 402·092 km, schiff- und flössbar 170·749 km; auf Kärnten 393·660 km, und zwar nur flössbar 263 260 km, schiff- und flössbar 130·400 km; auf Krain 139·022 km (darunter die auch bei Steiermark gezählten 70·163 km Grenzstrecke der Save), und zwar nur flössbar 55·874 km, schiff- und flössbar 83·148 km; auf das Küstenland 118·465 km, durchgehends schiff- und flössbar; auf Tirol und Vorarlberg 339·039 km, und zwar nur flössbar 117·446 km, schiff- und flössbar 221·593 km, für Dampfschiffe befahrbar 5·1 km; auf Böhmen 1160·959 km, und zwar nur flössbar 806·006 km, schiff- und flössbar 354 953 km, für Dampfschiffe befahrbar 192·953 km; auf Mähren 263·614 km, und zwar nur flössbar 230·470, schiff- und flössbar 33·144; auf Schlesien 27·050 km, sämmtlich schiff- und flössbar; auf Galizien 2125·900 km, und zwar nur flössbar 1306·900 km, schiff- und flössbar 819 km, für Dampfschiffe befahrbar 698·700 km; auf die Bukowina 351·920 km, sämmtlich nur flössbar; auf Dalmatien 55·460 km, sämmtlich schiff- und flössbar, für Dampfschiffe fahrbar 48·968 km.

Im Einzelnen werden in den verschiedenen Königreichen und Ländern folgende Wasserstrassen ausgewiesen:

In Niederösterreich: die Donaustrecke Freienstein—Theben, 188 km, durchgehends schiff- und flössbar und für Dampfschiffe befahrbar; die Ennsstrecke von der Mündung des Ramingbaches bei Steyr bis zur Ausmündung in die Donau, 31 km, schiff- und flössbar; die Marchstrecke von der mährisch-niederösterreichischen Landesgrenze bis Theben, 86 km, schiff- und flössbar; der Wiener Donaucanal von Nussdorf bis Albern, 16·660 km, schiff- und flössbar wie für Dampfschiffe befahrbar.

In Oberösterreich: die Donaustrecke Passau—Ispermündung, 160·524 km, schiff- und flössbar wie für Dampfschiffe befahrbar; der Inn von der Salzacheinmündung bei Rothenbuch bis zur Landesgrenze bei Passau, 65·765 km, schiff- und flössbar; die Salzach von der Grenze bei Wildshut bis zur Ausmündung in den Inn, 36·960 km, schiff- und flössbar, die Traun, 107·080 km, und zwar vom Ausflusse des Hallstätter Sees bis zur Einmündung in den Traunsee, 32·500 km, nur flössbar, vom Ausflusse aus dem Traunsee bis zur Ausmündung in die Donau, 74·580 km, schiff- und flössbar; die Agger vom Attersee bis zur Ausmündung in die Traun, 36·500 km, nur flössbar; die Vöckla von Frankenmarkt bis zur Ausmündung in die Agger, 26·250 km, nur flössbar; die Alm von Grünau bis zur Ausmündung in die Traun, 37·250 km, nur flössbar; die Enns von der Landesgrenze bei Altenmarkt bis zur Ausmündung in die Donau, 102·339 km, darunter die nur flössbare Strecke Landesgrenze—Steyr, 71·120 km, die schiff- und flössbare Strecke Steyr—Mündung, 45·510 km; die Steyr von Klaus bis zur Ausmündung in die Enns, 45 510 km, nur flössbar.

In Salzburg: die Salzach, 99·619 km, und zwar die Strecken Neunkirchen—Bruck, 41 km, und Lammermündung—Halleiner Holzrechen, 15 km, nur flössbar, die Strecke Hallein—salzburgisch-österreichische Landesgrenze, 43·619 km, schiff- und flössbar.

In Steiermark: die Enns, 70·551 km, und zwar die Strecke Aich—Gesäuse, 45·251 km, nur flössbar, die Strecke Hieflau — salzburgisch-oberösterreichische Landesgrenze, 25 300 km, schiff- und flössbar; die Drau, 126·306 km, und zwar die Strecke tirolisch-kärntnerische Grenze—Marburg, 70·400 km, in der Regel nur flössbar, bei Mittelwasser auch schiffbar, die Strecke Marburg—steierisch-croatische Grenze, 55·906 km, schiff- und flössbar; die Mur, 237·483 km, und zwar die Strecke Judenburg—Radkersburg, 204·828 km, nur flössbar, die Strecke Radkersburg — steierisch-ungarische Grenze, 32·655 km, schiff- und flössbar; die Save, 70·163 km, und zwar die Strecke Trifail—Steinbrück, 13·275 km, nur flössbar, die Strecke Steinbrück — Landesgrenze, 56·888 km, schiff- und flössbar; der Sann von Laufen bis zur Ausmündung in die Save, 68·338 km, nur flössbar.

In Kärnten: die Drau, 222·060 km, und zwar die Strecke Oberdrauburg — Villach, 95·760 km, in der Regel nur flössbar, bei mittlerem Wasserstande für kleine Plätten schiffbar, die Strecke Villach — kärntnerisch-steierische Landesgrenze, 126·300 km, schiff- und flössbar; die Möll von Döllach bis zur Ausmündung in die Drau, 88 km, nur flössbar; die Gail von Wetzmann bis zur Ausmündung in die Drau, 79·500 km, nur flössbar; der Lendcanal vom Wörthersee bis Klagenfurt, 4·100 km, schiff- und flössbar.

In Krain: die Save, 116·262 km, und zwar die Strecke Salloch—Steinbrück, 55·847 km, nur flössbar, die Strecke Steinbrück — Bregana-Mündung, 60·388 km, schiff- und flössbar; die Laibach von Ober-Laibach bis Laibach, 22·760 km, schiff- und flössbar.

Im Küstenlande: die Aussa von Cervignano bis zur Mündung, 21·315 km, schiff- und flössbar; die Sdobba vom Holzplatze der Insel Morosini bis zur Mündung, 9·810 km, schiff- und flössbar; der Quinto von der Brücke Ponte grande bis zur Mündung, 19·850 km, schiff- und flössbar; die Natissa von der Brücke in Aquileja bis Panigai, 4·90 km, von Panigai unter den Namen Canale delle Mee, della Tajada, di S. Pietro d'Orio, Canale di Grado bis zum Meere, 8·800 km, schiff- und flössbar; der Terzo von der Brücke in Terzo bis zur Mündung in die Natissa, 4 km, schiff- und flössbar; der Timavo von den Mühlen bis zu den Eingangspfählen, 2·590 km, schiff- und flössbar; die Dragogna von der ersten Mühle bis zu den Eingangspfählen, 4·700 km, schiff- und flössbar; der Ansora-Canal vom Terzoflusse bis zur Mündung in die Aussa, 11·100 km, schiff- und flössbar; der Canal Primiero und seine westlichen Fortsetzungen, 12·600 km, und zwar von der Einmündung des Canals di Trezza bis zur Mündung

ins Meer, 4·200 km, von der Einmündung des Canals di Trezza unter dem Namen Cima del Canale di Barbana, 2·200 km, von der Insel Barbana unter dem Namen Canale di Barbana bis zur Mündung ins Meer, 2·960 km, von da unter dem Namen Canala dell' Ara di Pierra bis Grado, 1·040 km, vom Damme bei Grado durch den Canal von Grado bis zu den Eingangspfählen dieses Canals in den See, 2·200 km, schiffbar; der Canal Primiero und seine nördlichen Fortsetzungen, 11·800 km, und zwar von der Einmündung des kleinen Canals Rio Gera bis zur Mündung in das Meer, 4 km, von der Einmündung des kleinen Canals Rio Gera unter dem Namen Canale Cavègi bis Isola del Lugo, 4·100 km, von dort unter dem Namen Cima del Canale Cavègi und Canale del Are bis Isola do Mine, 1·500 km, von Isola del Lugo unter dem Namen Canale d'Ara, 2·200 km, schiffbar; der Canal Biero, 6 km, und zwar von der Einmündung des Canals dell' uomo morto bis Canale del Tago Rabante, 4·200 km, Canale del Tago Rabante, 1·200 km, Canale Rio della Vampadora bis zur Schleuse von Belvedere, 0·600 km, schiffbar; der Canal Rosega vom Zollhause bis zum Dammkopfe, 1 km, schiffbar.

In Tirol und Vorarlberg: der Inn, 138·679 km, und zwar vom Weiler Mayerbach bis zur Haller Schiffslände, 55 946 km, nur flössbar, von der Haller Schiffslände bis zur Reichsgrenze bei Windhausen, 82·733 km, schiff- und flössbar; die Ziller von Einöd bis zur Ausmündung in den Inn, 4·500 km, schiff- und flössbar; der Rhein, 39 km, und zwar von der liechtenstein-vorarlbergischen Grenze bis Gaissau, 33·900 km, von Gaissau bis zur Mündung in den Bodensee, 5·100 km, alles schiff- und flössbar, letztere Strecke auch für Dampfschiffe befahrbar; die Ill vom Kopfe bei Feldkirch bis zur Ausmündung in den Rhein, 6·600 km, nur flössbar; die Drau von der Isel-Mündung bis zur Landesgrenze, 14·500 km, nur flössbar; die Etsch, 126·260 km, und zwar von der Lände in Burgstall bis zur Lände in Branzoll, 26·400 km, nur flössbar; von der Lände in Branzoll bis zur Reichsgrenze, 99·860 km, schiff- und flössbar; die Eisack von der Ottenbrücke oberhalb Kardaun bis zur Mündung in die Etsch, 9·500 km, nur flössbar.

In Böhmen: die Elbe, 307·213 km, und zwar die kleine Elbe von Königgrätz bis Melnik, 198 km, nur flössbar, von Melnik bis zur Reichsgrenze, 109·213 km, schiff- und flössbar und für Dampfschiffe befahrbar; die Moldau, 414·880 km, und zwar von Eleonorenhain bis zur Maltsch-Mündung, 169·140 km, nur flössbar, von der Maltsch-Mündung bis Melnik, 245·740 km, schiff- und flössbar, davon für Dampfschiffe befahrbar 83·740 km; der Pachersbach von der Migalschleuse bis zur Mündung in die Schwarzau, die Schwarzau von diesem Punkte an bis zur Mündung in die Maltsch, die Maltsch von da bis Budweis, zusammen 72·066 km, nur flössbar; die Leinsitz von der Naser-Mündung bis zur Mündung in die Moldau nur flössbar; die Naser von Platz bis zur Mündung in die Leinsitz, 31·140 km, nur flössbar; die Sazawa von Swetla bis zur Mündung in die Moldau, 140·600 km, nur flössbar; die Wottawa von Hirschenstein bis zur Mündung in die Moldau, 115·760 km, nur flössbar.

In Mähren: die March, 157·244 km, und zwar von der Bečvamündung bis Göding, 124·100 km, nur flössbar, von Göding bis zur mährisch-niederösterreichischen Grenze, 33·144 km, schiff- und flössbar, aber derzeit von der Schiffahrt nicht benützt; die Bečva von Wsetin bis zur Mündung in die March, 106·370 km, nur flössbar.

In Schlesien: die Oder von der Oppamündung bis zum gänzlichen Austritte nach Deutschland, 27·050 km, schiff- und flössbar, aber nicht befahren.

In Galizien: die Weichsel von der Przemszamündung bei Oswiecim bis zum gänzlichen Austritte nach Russland, 298·800 km, schiff- und flössbar und für Dampfschiffe befahrbar; die Przemsza von der preussischen Grenze bis zur Mündung in die Weichsel, 23·400 km, schiff- und flössbar und für Dampfschiffe befahrbar; die Sola von Rajcza bis zur Mündung, 72 km, nur flössbar; die Skawa von Osielec bis zur Mündung, 58 km, nur flössbar; die Raba von Ksiaznice bis zur Mündung, 37·800 km, nur flössbar; der Dunajec, 172·800 km, und zwar von Czarozlyn bis zur Bialamündung, 142 km, nur flössbar, von der Bialamündung bis zur Ausmündung in die Weichsel, 30·800 km, schiff- und flössbar; der Poprad von der galizisch-ungarischen Grenze bis zur Mündung in den Dunajec, 48·300 km, nur flössbar; die Wisloka von Pilzno bis zur Mündung, 65·600 km, nur flössbar; der San, 307 km, und zwar von der Oslawamündung bis Krzeszowa und Kapli, 249·000 km, nur flössbar, von da bis zur Mündung in die Weichsel schiff- und flössbar, 58 km; der Wislok von Cieszyno bei Tryszlok bis zur Mündung, 123 km, nur flössbar; der Bug, 71·200 km, und zwar von Dobrotwor bis Sokal, 39·700 km, nur flössbar, von Sokal bis zur Reichsgrenze, 31·500 km, schiff- und flössbar; der Dniester von der Stryjmündung bis an die Reichsgrenze bei Okopy, 376·500 km, schiff- und flössbar; der Stryj von Kruszelnica bis zur Mündung, 86·000 km, nur flössbar; der Opór von Skola bis zur Mündung, 12 km, nur flössbar; die Swica von Wygoda bis zur Mündung 57·200 km, nur flössbar; die Lómnica von Rownica bis zur Mündung, 52·800 km, nur flössbar; die Nad-Bystryca von Pniór bis zur Mündung, 64·500 km, nur flössbar; die Sol-Bystrzyca von Porosy bis zur Mündung, 50·700 km, nur flössbar; der Pruth von Delatyn bis zur galizisch-bukowinischen Landesgrenze, 74 km, nur flössbar, der Czeremosz von der Vereinigung des weissen und schwarzen Czeremosz bis zur Mündung, 74·300 km, nur flössbar.

In der Bukowina: der Pruth von der galizisch-bukowinaischen Grenze bis zur Reichsgrenze, 72·060 km, nur flössbar; der Czeremosz vom Zusammenflusse des weissen und schwarzen Czeremosz bis zur Mündung in den Pruth, 72·180 km, nur flössbar; die Suczawa von der Einmündung des Boulbaches bis zum Austritte nach Rumänien, 111·260 km, nur flössbar; die goldene Bistritza von der ungarischen Grenze bis zur Reichsgrenze, 63·730 km, die Dorna von der ungarischen Grenze bis zur Mündung, 32·690 km, nur flössbar.

In Dalmatien: die Zermagna von der Reichsstrassenbrücke bei Obrovazzi bis zur Mündung in den Canale della Morlacca, 10·810 km, schiffbar; die Kerka vom Wasserfalle, 4·630 km, oberhalb Scardona, bis zur Mündung, 13·890 km, schiffbar; die Cetina von Visée bis zur Mündung, 6·500 km, schiffbar; die Narenta von Metkovic bis zur Mündung, 20·468 km, schiffbar; die Ombla vom Ursprunge bis zur Mündung, 5·273 km, schiffbar.

Zur Bestimmung der Stärke einzelner Borastösse in Triest.

Die meteorologische Beobachtungsstation in Triest hat in einer Abhandlung über die dortigen Windverhältnisse als Maximum der Windgeschwindigkeit während einer zehnjährigen Beobachtungszeit (1882 — 1892) stündlich 112 km oder 31·1 m in der Secunde ermittelt. Die Geschwindigkeit wurde bei Bora erreicht.

In der „Meteorologischen Zeitschrift“ (1893, Heft 3) wird über zwei seither — nämlich am 19. Jänner 1892 und am 16. Jänner 1893 — beobachtete Borastürme berichtet, bei denen als grösste Windgeschwindigkeit ebenfalls 112 km pro Stunde, und zwar am 19. Jänner 1892 von 11—12 U. h. m. und am 16. Jänner 1893 zwischen 11 und 12 U. a. m. beobachtet worden sind.

Da aber diese Windgeschwindigkeiten, die für volle Stunden ermittelt wurden, über die Stärke einzelner Windstösse kein richtiges Urtheil gestatten, wurde an dem Anemometer der k. k. Akademie für Handel und Nautik in Triest eine Vorrichtung angebracht, die es ermöglicht, die Anzahl der Rotation der Kugelschalen und daraus den Windweg für jede einzelne Secunde zu bestimmen. Mit Hilfe dieser Einrichtung wurde gefunden, dass die grösste Windgeschwindigkeit am 16. Jänner 1893 (an welchem Tage der Schiffsverkehr in Triest gänzlich unterbrochen war) in der Secunde 45 m betragen hat, was bei der Annahme, dass die Bora eine volle Stunde in dieser Stärke geweht hätte, eine stündliche Geschwindigkeit von 162 km ergeben würde.

Weil das Anemometer der k. k. Akademie dem Winde nicht so gut ausgesetzt ist, als das Hafen-Anemometer auf dem Finanzwache-Gebäude des Molo Sartorio, wurden die Angaben des Akademie-Anemometers auf das Hafen-Anemometer reducirt; hiebei fand man, dass die grösste Windgeschwindigkeit nach den Angaben des Hafen-Anemometers während einzelner Windstösse bei Bora rund 65·3 m in der Secunde (235 km in der Stunde) beträgt, was einem Winddrucke von ungefähr 200 kg pro 1 m^2 entspräche. [„Mittheilungen a. d. Gebiete des Seewesens.“]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates September.) Von der mit Ende des Monates August ausgewiesenen Zahl von 464·02 Eisenbahnbau-Kilometer sind durch die Eröffnung und Betriebsübergabe der Strecken Laibach—Grosslupp und Grosslupp—Gottschee der Unterkrainer Bahnen 70·9 km und durch die als Sturzgeleise dem Verkehre übergebene Strecke des II. Geleises Wilfleinsdorf—Bruck a. d. Leitha der Linie Wien—Bruck a/d. Leitha der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft weitere 2·5 km hinweggefallen. Da mit keinem neuen Eisenbahnbau begonnen wurde, so verblieben mit Schluss des Monates September 390·62 Eisenbahn-Kilometer in Bauausführung, wovon 96·0 km auf Staatsbahnen und 294·62 km auf Privatbahnen entfallen. Als vollendet können bezeichnet werden die Localbahnen Strakonitz-Winterberg, Wodňan-Prachatitz und Častalowitz-Reichenau a/d. K.-Sollnitz (Kwasnei), ferner die Strecke Wels-Unterrohr der Localbahn Wels-Aschach. (Sämmtlich seither eröffnet.) Die Zahl der im Monate September beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich in Folge der Fertigstellung mehrerer Strecken von 18.702 auf 16.403 vermindert und beträgt 35 im Durchschnitte pro Kilometer (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 111 vom 26. September).

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Gmünd—Eger: Erweiterung und Umgestaltung der Geleiseanlage des bürgerlichen Bräuhauses in Pilsen: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pilsen hat die politische Begehnng in Betreff des Projectes für die Erweiterung und Umgestaltung der Geleiseanlage des bürgerlichen Bräuhauses in Pilsen für den 3. November anberaumt. [G.-I.-Z. 21.191.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Tabakverschleisshütten in Wiener-Neustadt und Laibach.) Am Bahnhofe in Wiener-Neustadt, dann nächst dem Aufnahmsgebäude der Station Laibach wird je eine Tabakverschleisshütte aufgestellt.
[30. September, Z. 51.326, 3. October, 52.092.]

— (Nebengebäude in der Station Mixnitz.) In der Station Mixnitz wird ein Nebengebäude errichtet.
[7. October, Z. 52.849.]

— (Linie Villach—Franzensfeste: Nebengebäude, Stall und Holzlege-Herstellung.) Beim Wächterhaus Nr. 221 in der Station Abfaltersbach wird ein Nebengebäude, beim Wächterhaus Nr. 12, zwischen den Stationen Kirchbichl und Wörgl, ein Kuhstall und eine Holzlege hergestellt.
[2. October, Z. 51.766.]

— (Linie Leoben-Vordernberg: Reconstruction des Durchlasses in km 11.92475.) Der offene, durch Schienen verstärkte hölzerne Durchlass in km 11·92475 wird reconstruirt.
[10. October, Z. 53.380.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Linie Kapfenberg—Seebach: Aenderung der Geleisanlage der Haltestelle Hansenhütte.) Das Project für eine Aenderung der Geleiseanlage der Haltestelle Hansenhütte der Linie Kapfenberg—Seebach wurde genehmigt. [26. September, Z. 50.804.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Eröffnung der Localbahn Reichenau an der Kněžna-Sollnitz.) Die Reichenau a/K.-Sollnitzer Localbahn, deren Betrieb die Oesterr. Nordwestbahn besorgt, ist am 26. October 1893 mit den Stationen Reichenau a. d. Kněžna und Sollnitz dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Dieselbe zweigt von der Station Častolowitz der Oesterr. Nordwestbahn ab. Die genannten Stationen sind für den Gesammtverkehr eingerichtet. Gleichzeitig ist die für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Častolowitz (Wächterhaus Nr. 37 M) der Oesterr. Nordwestbahn aufgelassen, dagegen die neuerrichtete gleichnamige Station für den Gesammtverkehr eröffnet worden.
[Z. 56.817.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Motivenbericht des königl. ungar. Handelsministers zum Kostenvoranschlage für das Betriebsjahr 1894: Budget der kgl. Ungar. Staatsbahnen [Fortsetzung zu Nr. 122]). Dem vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten, für das Jahresbudget des Betriebsjahres 1894 massgebenden Motivenberichte zu Folge (zum Vergleiche siehe Vrdgs.-Bl. Nr. 117 ex 1892) werden die Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen bis Ende 1894 einen namhaften Zuwachs erhalten und voraussichtlich auf 10.410·787 km anwachsen, da als Linienvermehrung zu den mit Ende 1893 vorhandenen 9924·146 km 472·5 km und als Längenrichtigstellung 14·141 km präliminirt sind. Die kilometrischen Längen der hinzukommenden Bahnen sind: Muránythal-Bahn (41·3 km), B.-Szt.-György—Szobb (59·2), Esseg—Nasicz (48·5), Nasicz—Batrina (36·75), Körös—Belovár (33·2), Békés-Csanáder Bahn Czarvas—Mezöhegyes (81·7), Zsebely—Csakovár (8·5), Hidegkut—Tamási (12), Kaposvár—Moscolád (26·4), Hermannstadt—Schellenberg—N.-Dissnód (5·6), Gunja—Brcska (2·8), Zsitvathalbahn-Bahn Hälfte (20), Debreczen—Nagyléta Hälfte (19·51), Szepsi—Meczenzéf Hälfte (9·35), Budapest—Gran Hälfte (19·65), Versecz—Kubin Hälfte (42·65), Gyulafehérvár—Zalatna Hälfte (20·5), Csetnekthal-Bahn Hälfte (11·5), zusammen 498·9 km, wovon 26·4 km als im 1893er Budget für Unvorhergesehenes veranschlagt abzurechnen kommen. — Von diesen 10.410·787 km Bahnen sind: I. Classe a) (mit Eilzugsverkehr) 4484·929, I. Classe b) Personenzüge mit regelmässigem Verkehr 1522·060, II. Classe Tag- und Nachtverkehr mit gemischten Zügen 374·722, III. Classe Tagsverkehr mit gemischten Zügen 1198 783, Vicinalbahnen 2830·293 km. In Betreff der Eigenthumsverhältnisse sind 7457·512 km eigene Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen, 122·982 km in Betrieb genommene fremde Bahnen, 148·726 km für eigene Rechnung betriebene Vicinalbahnen und 2681·567 km gegen Ersatz der Selbstkosten betriebene Vicinalbahnen. Der Betriebscoëfficient bei den kgl. Ungar. Staatsbahnen war pro 1893 57·14 Percent, pro 1892 56·09 Percent und wird pro 1894 auf 57·44 Percent veranschlagt (77 Millionen Einnahmen, 44·23 Millionen Ausgaben).

Es entfallen auf den Betriebskilometer von den Einnahmen fl. 7396·17½ (gegen fl. 7406·179 [präliminirt] und fl. 7586·31 [effectiv] in den Vorjahren), von den Ausgaben fl. 4248·478

(gegen fl. 4232·102 pro 1893 präliminirt nnd fl. 4255·426 pro 1892 effectiv).

Für die Vicinalbahnen sind 2·24 Millionen Gulden Einnahmen veranschlagt; es werden im Jahre 1894 im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen 51 Bahnen mit 2681·567 km Länge gegen Ersatz der Selbstkosten und die Csakathurn-Agramer Bahn (Zagorianer) mit 128·830 km Länge gegen Zahlung eines Pachtbetrages stehen; die Einnahmen der Ersteren sind 3·802 Millionen Gulden (4·291 Millionen Brutto, wovon 0.489 Manipulationsgebühr zu Gunsten der Staatsbahnen abzurechnen sind), der Letzteren 0·310 Millionen Gulden, zusammen 4·112 Millionen Gulden; hievon betreffen die von den Staatsbahnen manipulirten Vicinalbahnen 2·268 Millionen Gulden, der Pacht der Zagorianer beträgt 0·240 Mill. Gulden, daher zusamm men 2·508 Mill. Gulden; somit verbleihen als Entschädigung für die Betriebsführung den kgl. Ungar. Staatsbahnen 1·694 Millionen Gulden, ferner Manipulationsgehühren 0·489 Millionen Gulden, Postbeförderungsgebühren 0·147 Millionen Gulden, daher insgesammt 2 240 Millionen Gulden. — Im Jahre 1892 hatten die Staatsbahnen thatsächlich von den Vicinalbahnen fl. 2,205.050 Einnahmen und fl. 2,506.645 Ausgaben, also fl. 301.595 Verlust; dies ist jedoch nicht von Bedeutung, da sich durch die Einmündung dieser Bahnen in die Staatsbahnen erhehlicher Verkehr denselben zuwendet.

Der Personalstatus der kgl. Ungar. Staatsbahnen für die drei Jahre 1892, 1893, 1894 ist 4071, resp. 4163 und 4310 Beamte; 5451, resp. 5696 und 6224 Unterbeamte; 10.576, resp. 11.066 und 11.546 Diener; hiezu noch 367 Diurnisten, 186 Manipulanten, 849 Taglöhner, 3176 Tagarbeiter. Der Gesammtstand beträgt 26.664 Individuen gegen 25.464 im Vorjahre (+ 1200), von welchen 1033 auf den Streckendienst, 98 auf Betriebsdirectionen, 70 auf die Direction entfallen. Eine Vergleichung mit anderen Bahnen ergibt, dass, während hei den Oesterr. Staatsbahnen 3·4, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 5·8, Galiz. Carl Ludwig-Bahn 2·6, Oesterr. Nordwestbahn 3·9, Südbahn 3·3, Oesterr.-nngar. Staatshahn 3·8, Kaschau-Oderberger B. 4·1, Badener Staatsbahn 3 5, Sächs. Staatsbahn 5·4, Bayer. Staatsbahn 3·4, Prenss. Staatsbahn 3·9 Individuen beschäftigt sind, und im Jahre 1891 bei den kgl. Ungar. Staatshahnen (sammt den verstaatlichten Linien der Oesterr.-Ungar. Staatshahn) 2·3 Individuen auf den Bahnkilometer entfielen, pro 1894: 2·6 Individuen per Bahnkilometer präliminirt sind.

Als Investitionskosten sind zu Ergänzungsarbeiten und Inventarvermehrung bei den Staatsbahnen 1·3 Millionen Gulden, zu Neuhauten und Anschaffung neuer Verkehrsmittel bei den Staatsbahnen fl. 5,491.470, zu Investitionen und Bauten hei der Staats-Maschinenfahrik und in Diósgyör fl. 210.000, daher in Summe fl. 9,313.820 präliminirt, wobei zu bemerken kommt, dass in vielen Positionen nur Jahresraten grösserer Verpflichtungen in das Budget aufgenommen sind.

Die unter den Rubriken „Neubauten und neue Verkehrsmittelbeschaffung bei den kgl. Ungar. Staatsbahnen" beanspruchten Credite, welche fl. 5,491.470 betragen, setzen sich aus zwanzig Posten zusammen, bezüglich deren es für nothwendig erachtet wird, die im Motivenberichte in Evidenz gestellten Gesammtkosten, hereits ahgezahlten Beträge, pro 1894 zu verausgabenden Theilbeträge und die noch restirenden Summen zusammenzustellen, insofern das Material hiezu vorliegt. Es zeigen sich hei diesen zwanzig Investitionsposten, worunter grosse Beträge für ältere und neuere Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel-Anschaffungen figuriren (172 Locomotiven, 13.200 Lastwagen, 2400 Personenwagen im Gesammtbetrage von rund 50 Millionen Gulden), insgesammt Darlehensbeträge im Belaufe von 64 Millionen Gulden, anf welche Schuld bisher rund 19½ Millionen Gulden ahgezahlt nnd pro 1894 weitere 5⁴/₁₀ Millionen Gulden Abzahlung präliminirt sind, so dass auf eine Reihe von Jahren repartirte Schulden im Belaufe von circa 40 Millionen Gulden restiren.

Für die Dampfschiffahrt-Unternehmung der Staatsbahnen sind 300.000 fl. präliminirt.

Die Maschinenfabrik der kgl. Ungar. Staatsbahnen soll im Jahre 1894 fl. 965.000 an Reingewinn ergehen; es sind 5·455 Millionen Gulden an Einnahmen, 4 490 Millionen Gulden als Ausgaben präliminirt.

Die Diósgyörer kgl. ungar. Eisen- und Stahlfabrik soll fl. 850.000 Reingewinn bringen; es sind an Einnahmen 4·8 Millionen Gulden (gegen 4·1177 Millionen im Vorjahre), an Ausgaben 3·95 Millionen Gulden (gegen 3·31 Millionen im Vorjahre) präliminirt, von welch' Letzteren fl. 3,602.895 auf Betriebs- und Erhaltnngskosten entfalleu.

Für Suhventionen von Vicinal- (Local-) Bahnen, darunter speciell für die Eisenbahn Deés-Zilah per fl. 117.000 und für die Pläne der Verbindungsbahn Ghimes-Palánka per fl. 80.000, deren Betrieb den Staatsbahnen zufällt, sind fl. 305.000 präliminirt, weil der gesetzliche Maximalbetrag von fl. 300.000 per Jahr sich bereits als unzulänglich erwiesen hat; es sind nämlich im Jahre 1891 157·9 km, im Jahre 1892 437·9 km Vicinalbahnen concessionirt worden. Unter Concessionsverhandlnng standen mit Ende des Jahres 1890 2051·7, 1891 3112 5, 1892 3706·9 km. Für den Bau sind bereits in der ersten Hälfte des Jahres 1893 auf 329·2 km Vicinalbahnen die Concessionen herausgegeben. Bis Ende des laufenden Jahres dürften mehr als 500 km Vicinalbahnen dem Verkehr übergeben werden. (Schluss folgt.)

Projectirte Strassenbahn von Budapest nach Ujpest mit elektrischem Betriebe. (Concessions-Bedingungen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat in Angelegenheit der von der Firma A. M. Bodendorfer vom V. Bezirke Budapest aus über Angyalföld (Engelsfeld) bis Ujpest (Neupest) projectirten Strassenbahn mit elektrischem Betriebe, unter Aufrechthaltung der im Begehungsprotocolle vom 20. Juli 1893 festgestellten Bedingungen (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 89), eine zu Handen der Staatscasse zu erlegende Cantion von fl. 50.000 normirt; bezüglich der Grundabtretung jedoch angeordnet, dass die Concessionswerher die diesbezüglichen Verträge, vorbehaltlich der ministeriellen Sanction, mit der Budapester Communalverwaltung abzuschliessen haben.

Projectirte Localbahn Kirchdrauf-Wallendorf. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der betheiligten Bezirke des Comitates Szepes (Zips) haben den Beschluss gefasst, im Bereiche des Industriebezirkes Kirchdrauf—Wallendorf eine die dort zu errichtende Ackerbauschule berührende, ca. 10 km lange normalspurige Localbahn zu erbauen und die Realisirung dieses Projectes materiell unterstützen zu wollen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Beförderung von Sicherheits-Zündspänchen „Pyroca".) Die Firma Paul Lorenz zu Charlottenburg hat den Antrag gestellt, dass der Artikel „Sicherheits-Zündspänchen Pyroca" zur Beförderung auf den deutschen Bahnen zugelassen werden möge. Die Zündspänchen bestehe n aus an einem Ende zusammenhängenden Pappstreifchen, die am anderen Ende bis fast zur halben Länge der Späuchen mit Paraffin durchtränkt und mit einer Zündmasse versehen sind. Die Zündköpfe entzünden sich durch Ziehen zwischen zwei hesonders präparirten Reibflächen bei leichtem Zusammendrücken derselben und beim Reiben an diesen Reibflächen. Die Anordnung ist eine derartige, dass eine zufällige Berührung der Zündköpfe mit den Reibflächen ausgeschlossen erscheint. Die zu einer gutachtlichen Aeusserung veranlasste kgl. preussische technische Deputation für Gewerhe hat sich dahin ausgesprochen, dass diese nach Art der Sicherheits-Zündhölzer hergestellten Zündspänchen unzweifelhaft zu den in Nr. III der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands aufgeführten Reib- und Streichzündern gehören und unter den daselbst vorgesehenen Sicherheitshestimmungen zur Beförderung zuzulassen seien.

Preussen. (Aufhehung einer Verkehrsbeschränkung der Haltestelle Buchhorst.) Mit 1. November wird die im Verkehre mit der Haltestelle Buchhorst bestehende Beschränknng der Abfertigungsbefugnisse, wonach Sendungen von Buchhorst nur in Frachtüberweisung, nach dieser Haltestelle nur in Frankofracht angenommen werden und Sendungen mit Nachnahmebelastung ausgeschlossen sind, aufgehoben.

Frankreich. (Eröffnung der Schmalspurbahn Guingamp-Carhaix.) Am 24. September wurde die 54 km lange Schmalspurbahn Guingamp-Carhaix der Französischen Westbahn mit den Zwischenstationen Mousterus Bourbriac, Pont Melvez, Plougonver, Callac und Carnoët Locarn für den Personen- und Güterverkehr eröffnet; den Betrieh führt die „Société générale des chemins de fer économiques".

— (Gemeinnützigkeits-Erklärung von Eisenbahnprojecten.) Für gemeinnützig sind erklärt worden: Mit Erlass vom 16. September die mit 1 m Spurweite herzustellende, für den Personen- und eventuell auch für den Güterverkehr bestimmte Strassenbahn von Bordeaux nach dem Dorfe le Vigean; ferner mit Erlass vom 18. September die mit 1·44 m Spurweite herzustellende, nur für den Personenverkehr projectirte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von Neuilly (Porte Maillot) über la Garenne, Bezons und Houilles nach Maison Lafitte, nebst Zweigbahn la Garenne—Colombes.

Siam. (Bahnnachrichten.) Nach dem letzten Berichte des britischen Generalconsuls in Bangkok macht der Bau der Bahnlinie Bangkok—Korat rasche Fortschritte. Die Vergebung dieses Baues an eine englische Firma erfolgte am 12. December 1891 und fand der erste Spatenstich im Beisein des Königs von Siam am 9. März 1892 statt. Von der im Ganzen 165 Meilen oder 265 km langen Bahn sind bereits nahezu vierzig Meilen fertig; die Spurweite der Linie beträgt 4' 8½", das Schienengewicht 25 kg per laufendes Meter. Sämmtliche Brücken, 183 Stück im Ganzen, werden mit gemauerten Widerlagern und Stahlconstructionen hergestellt; die Mehrzahl derselben dient zur Ueberbrückung der zahlreichen Canäle des Menamdeltas. Die harten Schwellen für den Oberbau werden aus den westlichen Landestheilen von Siam in vorzüglicher Qualität geliefert, die Schienen und Brückenconstructionen sind englischen Ursprungs; von den bestellten 15.000 Tonnen Oberbau-Materiale sind bereits 11.550 Tonnen zur Ablieferung gelangt. Im Tieflande sind für die Erdarbeiten zumeist Chinesen, derzeit 2000 Mann verwendet, während in den übrigen, höher gelegenen Bahnstrecken Siamesen, sowohl Männer als Weiber, bei diesen Arbeiten beschäftigt sind. Obgleich die Vollendung der Bahn Bangkok-Korat vertragsmässig erst in 5 Jahren erfolgen muss, ist nach dem bisherigen Fortgange der Arbeiten jedoch zu erwarten, dass mindestens einzelne Strecken der Bahn schon vor diesem Termine zur Eröffnung gelangen können. — Der Eisenbahnbau in Siam wurde übrigens schon durch die Herstellung der Linie Bangkok—Paknam inaugurirt, welche am 11. April dem Verkehre übergeben worden ist. Diese, mit 1·0 m Spurweite ausgeführte Bahn besitzt eine Länge von 14 engl. Meilen = 22·5 Kilometer und weist bis jetzt einen verhältnissmässig befriedigenden Verkehr auf. [„Railway News."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2234 T. Gehalt ist am 20. September nach 20tägiger Fahrt mit 2129 Gewichtstonnen factischer Ladung und 26 Passagieren von Bombay und Echellen in Triest angelangt. Derselbe brachte aus Bombay 4273 kg Wolle, 250 kg Teppiche, 20.604 kg Cocosnussöl, 2537 kg Gedärme, 1522 kg Kaffee, 2030 kg Cigarren, 17.052 kg Häute, 50.750 kg Mirabolamen, 140 kg Thee, 420 kg Curiositäten, 1200 kg Kurzwaaren, 600 kg Granatäpfel, 852.600 kg Rübsamen, 50.750 kg Leinsamen, 619.000 kg Ricinussamen für Venedig, 473.785 kg Baumwolle (hievon 192.030 kg für Venedig); aus Aden 1827 kg Häute, 1877 kg Baumwolle, 5075 kg Perlmutter, 7358 kg Kaffee; aus Suez 14.702 kg Gummi, 370 kg Senneshlätter, 262 kg Schwämme. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 674.547 fl. ö. W.

Regulirung der Donau oberhalb Pressburg. (Eröffnung einer Theilstrecke des neuen Donaubettes.) Am 22. October fand von der Ortschaft Croatisch-Jarendorf, 10 km oberhalb Pozsony (Pressburg) aus, die Eröffnung des dem Regulirungsplane für die obere Donau entsprechend hergestellten 2 km langen neuen Donaubettes (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 111 ex 1892) statt. Die im Auftrage der ungarischen Regierung im März 1886 nach den Plänen des seither verstorbenen Ministerialrathes Ludwig v. Bodoky begonnene Regulirung der oberen Donau von der Landesgrenze bei Theben bis Radvány unterhalb Komorn erfolgt bekanntlich nach dem System der Parallelwerke und Absperrungen. Das Terrain, in welchem sich auf der bezeichneten Strecke die Donau seit Jahrzehnten ungezügelt fast alle Jahre neue Wege bahnte und in zahllose nicht schiffbare Nebenarme theilte, besteht aus angeschwemmtem, sehr labilem Geschiebe, wie es der Strom von den entholzten Bergen der Alpenländer mit sich führt. Dieser Umstand machte es unmöglich, die Regulirung, so wie bei anderen Flüssen, von unten nach oben fortschreitend vorzunehmen, da es so leicht hätte geschehen können, dass sich die Verhältnisse an der oberen Regulirungsstrecke während der Regulirung der unteren derart veränderten, dass die Herstellung eines Einklanges unmöglich geworden wäre. Man musste sich daher entschliessen, jene Strecken zuerst in Angriff zu nehmen, welche der Verwilderung am meisten ausgesetzt waren. Man begann im Jahre 1886 mit der Regulirung der Strecke Szapp—Böös, wo die Schiffahrt schon beinahe ganz unmöglich geworden war. Die Regulirung wurde durch mächtige Parallelwerke, Baggerungen und einen 2200 m langen gewaltigen Steindamm zur Absperrung des Bagoméret Donauarmes bewerkstelligt. Die Gesammtleistung seit Beginn der Arbeiten im Jahre 1886 beträgt bis heute circa zweieinhalb Millionen Kubikmeter verbautes Steinmaterial, bei sechs Millionen Kubikmeter Baggerungen. — Die Gesammtkosten beziffern sich auf nahe an zehn Millionen Gulden. Was nun die heuer in Angriff genommene Regulirung der Strecke Lettenhauffen-Gaicz betrifft, so ist diese für die Stadt Pressburg insoferne von hoher Wichtigkeit, weil durch dieselbe jene scharfe Krümmung der Donau bei Jarendorf beseitigt wird, in welcher sich alljährlich beim Eisgange das Treibeis staute, was immer die Gefahr einer Ueberschwemmung für die Stadt im Gefolge hatte. Die sogenannte „Ochsenau" wurde mittelst eines an der Sohle 50 m breiten und bis zur Tiefe von zwei Metern unter Null ausgebaggerten 1600 m langen Durchstiches durchschnitten. — Dieser Durchstich, welcher eine für die Schiffahrt sehr werthvolle Abkürzung der Strecke um 1800 Meter (die Krümmung ist 3400 m lang) bedeutet und ein Gefälle von 60 cm hat, erforderte 455.000 Kubikmeter Baggerung und 221.000 Kubikmeter trockene Abgrabung und kostete 225.000 fl. Parallel mit dem Durchstiche wurden die Ufer des neuen 300 m breiten Donaubettes mittelst mächtiger Steinwürfe gesichert. Auf ein vom Bauleiter gegebenes Zeichen zur Eröffnung des Durchstiches, gruben Arbeiter rasch in gleichen Intervallen vier schmale Rinnen, durch welche das Wasser erst langsam, dann aber mit steigender Heftigkeit in den Durchstich eindrang, das zwischen befindliche Erdreich Stück für Stück unterwaschend und fortreissend. Die zerstörende Gewalt des Elementes wurde durch den Umstand gesteigert, dass zwischen dem Niveau der Donau und jenem des Wasserspiegels im Durchstich ursprünglich eine Differenz von 1·7 m bestand, die das Wasser auszugleichen bestreht war. Unmittelbar nach Eröffnung des Durchstiches fiel der Wasserstand des Stromes 200 m oberhalb der Durchbruchsstelle um 6 cm. Das Wasser vollzog die seiner Kraft überlassene Fortschwemmung von 12.000 Kubikmeter Erdreich und Schotter prompt und ohne Anstrengung. — Genau drei Stunden später passirte der Regulirungsdampfer „Radvány" mit den Gästen das neue Strombett. Der Versuch, die Durchbruchsstelle nun auch stromaufwärts zu passiren, musste jedoch nach mehreren missglückten Versuchen aufgegeben werden. Das mit einer Maschine von 240 indicirten Pferdekräften arbeitende starke Schiff war nicht im Stande, die furchtbare Strömung zu überwinden, welche dasselbe wiederholt auf die Seite warf. — Die Regulirung dieses einer Stromsperre gleichkommenden Hindernisses wird für den Schiffahrtsbetrieb eine namhafte Erleichterung bedeuten.

Preussen und Niederlande. (Preussisch-holländisches Uebereinkommen über den Nachrichtendienst bei Hochwasser- und Eisgefahr im Rhein.) Zwischen den Regierungen Preussens und der Niederlande ist eine Vereinbarung über die gegenseitigen Mittheilungen bei Hochwasser und Eisgefahr im Rhein und über die gemeinschaftlichen Massregeln zur Bekämpfung dieser Gefahren getroffen worden. Danach werden zu ständigen Commissarien für diesen Dienst der preussische Rheinstrombaudirector und der kgl. niederländische Chef für Stromaufsichts-Angelegenheiten bestellt. Die Benachrichtigung über Hochwasser soll in der Regel nur von dem preussischen an den niederländischen Commissär und zwar über die Wasserstände in Mannheim, Mainz und Koblenz insolange erfolgen, als der Wasserstand am Kölner Pegel höher als 6 m ist. Auf besonderes Verlangen des preussischen Commissärs wird ihm auch von seinem niederländischen Collegen die Benachrichtigung über die Hochwasserstände in den niederländischen Flüssen zugehen. Sobald sich im Rhein, bezw. in seinen Verzweigungen Eis in bemerkenswerther Weise zeigt, wird die Benachrichtigung über die Eisverhältnisse zwischen beiden Commissarien täglich u. zw. in der Regel durch Berichte über den Zustand am Morgen des Berichtstages stattfinden, welche so zeitig zur Post gegeben werden, dass sie spätestens am Morgen des folgenden Tages in den Händen des Adressaten sind. In dringenden Fällen erfolgen die Mittheilungen telegraphisch.

Die beiden Commissarien treten vor dem 1. September eines jeden Jahres zusammen, um sich über gemeinschaftliche Massregeln gegen die Eisgefahr des nächsten Winters zu verständigen. Diese gemeinschaftlichen Massregeln werden sich nur auf die den beiden Staaten gemeinschaftliche Strecke des Rheines beziehen und nur in dem Falle zur Ausführung kommen, wenn dadurch keine Gefahr für die unterhalb liegenden Deichdistrikte herbeigeführt werden kann.

Von niederländischer und preussischer Seite wird je ein Baubeamter zur Leitung der gemeinschaftlichen Massregeln u. zw. der Niederländische in Lobith, der Preussische in Grinthaufen stationirt werden, die nach den ihnen von den Commissarien erteilten Anweisungen die Arbeiten ausschliesslich an-

zuordnen haben, sobald der Ueberlauf bei Lobith in Wirkung getreten ist, der Ort Lobith und das rechte Rheinufer bei Spyk vom niederländischen Gebiete aus nicht mehr zugänglich sind, so sorgt die niederländische Regierung dafür, dass die für die zu treffenden Massnahmen erforderlichen Mannschaften rechtzeitig vorher zur Stelle gelangen. Wird von einem der beiden Commissarien die Mitwirkung bei gemeinschaftlichen Massregeln verweigert, so bleibt es jeder Seite überlassen, auf dem zum eigenen Gebiete gehörigen Stromtheile die geeignet erscheinenden Massnahmen zu treffen. Um die Verhütung von Eisgefahren im Allgemeinen zu fördern, werden bei den jährlich stattfindenden Conferenzen der Commissarien Letztere ihre Ansichten und Erfahrungen darüber austauschen, in welcher Weise in den beiden Ländern günstige Erfolge in Bezug auf die Verhütung von Eisgefahr oder die Milderung derselben erzielt worden sind und wie diese Erfolge etwa auf den Rhein, seine Verzweigungen und Nebenflüsse angewendet werden können. Gegenseitige Kostenberechnungen über geleistete Hilfe u. dgl. finden in keinem Falle statt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 30. October bis zum 5. November.)

Adriatischer Dienst

31. October, um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Craglietto, nach Venedig.

1. Novemb., um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris". Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Cnrzola, Gravosa nnd Castelnnovo; Anschlnss in Pola nach Cberso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione nnd Porto Monzo.

2. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien nnd Metkovicb, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opns, San Martino und Gelsa.

„ 11 Ubr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Fellner, nach Venedig.

3. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän E. Radeglia, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto. Risano nnd Perzagno.

4. „ nm 11 Uhr Nachts: Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Craglietto, nach Venedig.

5. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän A. Lazzari, nach Dalmatien und Metkovicb, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns und Pncischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

31. October, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Tebe", Capitän A. Martinolich, nach Smyrna, mit Berührung von Canea, Retbymo, Candien, Vathy, Kbios und Cesmè.

1. Novemb., um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Galatea", Capitän G. Klansberger, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berübrung von Finme, Corfn, Patras, Catacolo, Calamata, Pirāns, Volo, Salonich, Cavalla nnd Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapeznnt, Snlina, Galatz, Braila, Constanza (Kustendje) und Odessa. Es werden ausserdem auch Sendnngen nach Tnltscha Ismail nnd Reni im Verbandverkehre via Galatz anfgenommen.

3. „ zn Mittag: Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührnng von Brindisi. Anschlnss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina, Rhodns nnd Gallipoli. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffnng anf fremde Dampfer in Alexandrien.

4. „ nm 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Apollo", Capitän A. Florio, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi nnd Dardanellen. Ueberschiffung in Constantinopel nacb Costanza, Odessa, Snlina, Galatz, Braila, Varna nnd Bnrgas. Ferner nacb Tnltscha, Ismail nnd Reni im Verbandverkehr via Galatz.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Novemb., zn Mittag: Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührnng von Brindisi, Port Said, Snez nnd Aden. Anschluss in Bombay nach China nnd Japan bis Kobe.

21. „ nm 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Poseidon", Capitän A. Fellner nach Indien, China und Japan, mit Berührnng von Fiume, Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Sbanghai nnd Kobe.

„ nach Madras nnd Calcutta, mit Ueberschiffnng anf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

10. Novemb., Dampfer „Orion", Capitän P. Snssanich nach Santos, mit Berübrnng von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate November 1893.) Im Monate November werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	November
Fiume	Malta[1]), Syracns, Catania, Messina	„Carola"	2
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Szápáry"	5
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Manrizio, Genna, Marseille	„Tisza"	6
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Bnda"	12
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genua, Marseille	„Tibor"	13
„	Malta[1]), Syracus, Catania, Messina	„Carola"	16
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Adria"	19
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Maurizio, Genna, Marseille	„Jókai"	20
„	Triest, Barcelona[2])	„Zrinyi"	25
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna, Nizza, Marseille	„Árpád"	26
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genua, Marseille	„B. Kemény"	27
„	Malta[1]) Syracus, Catania, Messina,	„Carola"	30
Fiume	Antwerpen, Leith	„Széchényi"	1—10
„	Rotterdam, Hamburg	„Lnsitania"	1—10
„	Liverpool	„Tarifa" (Cunard Line)	1—10
„	London	„Snltana"	5—15
„	New-York	„Belgravia" (Anchor Line)	10—20
„	Liverpool	„Andalnsiau"	10—20
„	Hull, Newcastle o/T	„Salerno"	10—20
„	Rouen		15—25
„	London	„Winestead"	20—30
„	Liverpool	„Aleppo" (Cunard Line)	20—30
„	Rouen	„Andrássy"	20—30
„	(Algier[3]), Glasgow	„Baross"	20—30
„	(Tanger[3]), Bordeaux	„Báthori"	25/XI—5/XII
Marseille, Genua, Neapel, Messina (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Adria"	4
Malta, Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola"	6
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Jókai"	7
Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Árpád"	11
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Finme, Triest	„B. Kemény"	14
Marseille, Genna, Neapel, Messina (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Szápáry"	18
Malta, Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola"	20
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Tisza"	21
Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Buda"	25
Marseille, Genna, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Tibor"	28
London	Triest, Finme	„Zaire"	1—10
Liverpool	Finme, Triest	„Aleppo" (Cunard Line)	1—10
Hnll, Newcastle o/T	Triest, Fiume	„Bassano"	1—10
Liverpool	„ „	„Arabian"	10—20
London	„ „	„Durham"	15—25
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa" (Cunard Line)	15—25
Rouen	Triest, Fiume	„Zichy"	20—30
Antwerpen, Leith	„ „	„Széchényi"	20—30
London	„ „	„Rákoczy"	20—30
Glasgow	„ „	„Mátyás király"	20—30
Ronen	„ „	„Szent László"	20—30
Bordeaux	„ „	„Deák"	20—30
Newcastle o/T.	„ „	„Nagy Lajos"	20—30
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Matlekovits"	25/XI—5/XII

[1]) Directe Fahrkarten und Ladescheine mit unmittelbarer Umschiffung in Malta nach Tunis, Biserta, Tripolis, Gerbah, Gabes, Sfax, Mehdia, Monastir, Susa und den Algierischen Küstenplätzen.

[2]) Der Dampfer wird ansser Barcelona noch einen zweiten spanischen Mittelmeer-Hafen, eventuell Cadix, anlanfen.

[3]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladnngen nach Algier, Tanger oder Gibraltar angemeldet wnrden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu nnterlassen.

[4]) Bedingnngsweise Berührnng.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Anskünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann, Wien,** I., Zelinkagasse 2. — **Budapest,** Franz Josef-Platz 6.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Kundmachung.

Für das Jahr 1894 benöthigen wir die nachfolgend gruppenweise angeführten Materialien, deren Anschaffung im Submissionswege gesichert werden soll, und zwar:

Von Webe- und Spinnereiwaaren: Seilerwaaren und Hanf.

Oel- und Fettwaaren: Mineral- und Pflanzenöl, Unschlitt, Stearinkerzen, Seife.

Farbwaaren: Firniss, Lacke, Leim und Harzwaaren.

Chemische Artikel: Salzsäure und andere chemische Producte.

Locomotiv- und Waggon-Bestandtheile aus Eisen und Stahl: Radsterne, Gussstahl-Tyres und Achsen, Volutfedern, Röhren, Anschütz'sche Schmiervaseneinsätze und sonstige Bestandtheile.

Sonstige Eisen- und Stahlartikel: Eisen- und Stahlstangen, Platten, Draht, Schrauben, Nieten, Ketten.

Kupfer und sonstige Metalle: Kupfer- und Messingstangen und Platten, Draht, Blei, Zinkplatten, Röhren und sonstige rohe Metalle.

Die benöthigten Quantitäten können aus den Offertformularien entnommen werden.

Die in den Offertformularien eingestellten Quantitäten können von der bestellenden Bahnanstalt je nach Bedarf um 25 pCt. erhöht oder um ebensoviel Percent vermindert werden.

Die Bestellungen werden von Fall zu Fall nach Massgabe des Bedarfes mittelst Bestellschein erfolgen.

Die auf diese Materialien bezughabenden und mit einem 50 kr.-Stempel zu versehendeu Offerte sind gesiegelt und am Couvert mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl $\frac{31.577}{3054\,\text{A II}}$ ex 1893"

bis spätestens 30. November l. J., 12 Uhr Mittags, bei unserem Secretariate (Budapest, Maria Valeria-Gasse Nr. 11) franco einzureichen.

Das Offert kann entweder auf ganze Gruppen oder auch auf einzelne Materialien der Gruppen auf ein oder auf drei Jahre gestellt werden.

In dem Offerte ist der Einheitspreis in Zahlen und Worten per Stück resp. Kilogramm franco einer unserer Stationen und der kürzeste Lieferungstermin anzugeben.

Der Offerent bat auch die Aeusserung abzugeben, dass er mit seinem Offerte bis 31. December l. J. im Worte bleibt.

In dem Falle, wenn der bedungene Lieferungstermin nicht eingehalten werden sollte, ist die Direction berechtigt, das ganze bestellte Quantum oder auch nur einen eventuellen rückständigen Theil desselben auf Kosten und Gefahr der Lieferanten bei einer anderen Firma zu bestellen.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist bei unserer Budapester Hauptcassa längstens bis zum 28. November l. J. als Vadium 5 pCt. des Werthes der offerirten Materialquantitäten in Baarem oder cautionsfähigen Werthpapieren zu erlegen, welch letztere mit 10 pCt. unter dem Tagescurse bewerthet werden.

Verspätet eingereichte Offerte oder solche ohne Vadium oder ohne Angabe der Einlieferungsstation werden nicht berücksichtigt.

Gleichzeitig verständigen wir die Herren Offerenten, dass die Eröffnung der eingereichten Offerte öffentlich am 2. December l. J., 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Maria Valeria-Gasse Nr. 11, 1. Stock) stattfinden wird, bei welcher Gelegenheit die Offerenten zu erscheinen berechtigt sind.

Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn behält sich ausdrücklich das Recht vor, unter den Offerenten ohne Rücksicht auf den Preis und Bedingungen frei wählen zu können und eventuell auch die Lieferung einzelner Artikel zwischen mehreren Offerenten aufzutheilen.

Endlich kann von jedem Offerenten verlangt werden, die Provenienz und den Erzeugungsort der zu liefernden Materialien mit einem amtlichen Documente nachzuweisen, ferner haben die Lieferanten gleichzeitig mit den Sendungen einen detailirten Lieferschein und Rechnung in einem Exemplar an dasjenige Materialdepot zu senden, an welches die Materialien adressirt werden.

Schliesslich bemerken wir noch, dass diejenigen Offerenten, die im Jahre 1893 die Lieferung erstanden haben, von denjenigen Materialien, welche sie geliefert haben, dem Offerte keine Muster beizulegen haben, ausgenommen, wenn sich dieselben in Form oder Qualität geändert haben. Muster werden nicht retournirt.

Die allgemeinen Lieferungsbedingnisse und Offertformularien können bei unserer Materialanschaffung (Budapest, Maria Valeria-Gasse Nr. 11) um 40 kr. per Exemplar angeschafft werden, allwo auch einzelne Muster zur Einsicht vorliegen.

Budapest, am 22. October 1893.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Das
VERORDNUNGS-BLATT
des
K. K. HANDELS- MINISTERIUMS
für
Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration
Wien, I., Wallfischgasse 15.

VOGEL & NOOT
Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken
Wartberg und Mitterdorf
Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark
WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.
Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.
Maschinelle Einrichtungen für Massen-Production.
Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500–600 Mann.
Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (323)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn).

Ergänzung des vom 1. October 1893 giltigen Nachtrages III zu Theil III, Tarifheft Nr. 3.

Auf Seite 13 des am 1. October 1893 zur Einführung gelangten III. Nachtrages zu Theil III, Tarifheft Nr. 3, vom 1. October 1889, ist in Schnitt-Tafel A unter Schnittpunkt Nr. 4, für die Station Wrbno ein Theilfrachtsatz von 0·51 Mark nachzutragen.

Wien, am 27. October 1893. [906]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erweiterung der Befugnisse der Haltestelle Oberweiden.

Am 1. November 1893 wird die zwischen den Stationen Gänserndorf und Marchegg gelegene Haltestelle Oberweiden unter gleichzeitiger Erweiterung zu einer Halte- und Ladestelle für die Aufgabe von Rüben und die Abgabe von Rübenschnitten in ganzen Wagenladungen eröffnet.

Das Ablegen und Aufladen der in der Halte- und Ladestelle Oberweiden zur Aufgabe gelangenden Rübensendungen, sowie das Abladen und Auflegen der in Oberweiden zur Abgabe bestimmten Rübenschnitte-Sendungen haben die Parteien mit ihren Arbeitskräften und auf ihre Kosten, innerhalb der im Localtarife des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen Fristen zu besorgen, und zwar:

a) bei den aufgelieferten Rübensendungen im Allgemeinen innerhalb 12 Tagesstunden und bei Güterandrang innerhalb 6 Tagesstunden nach erfolgter Stellung der Wagen, und
b) bei den angelangten Rübenschnitte-Sendungen im Allgemeinen innerhalb 12 Tagesstunden und bei Güterandrang innerhalb 6 Tagesstunden nach erfolgter Avisirung der Sendungen. Bei Ueberschreitung dieser Frist wird das tarifmässige Wagenstandgeld erhoben.

Ausserdem werden in Oberweiden Rübenschnitte-Sendungen, welche 48 Stunden nach erfolgter Avisirung von den Parteien nicht ausgeladen sein sollten, Seitens der Bahnanstalt, ohne jedwede Haftung für eventuelle Beschädigung oder sonstiges Verderben, auf Kosten der Parteien ins Freie abgeladen, und wird für diese Sendungen der tarifmässige Lagerzins eingehoben.

Für die in der Halte- und Ladestelle Oberweiden aufgelieferten Rübensendungen, bezw. für die nach Oberweiden bestimmten Rübenschnitte-Sendungen werden die jeweiligen tarifmässig für die betreffende Distanz ab, bezw. nach Oberweiden entfallenden Transportgebühren in Anrechnung gebracht.

Die in Oberweiden aufgelieferten Rübensendungen werden nur unfrankirt und ohne Nachnahme, die nach Oberweiden bestimmten Rübenschnitte-Sendungen nur frankirt und ohne Nachnahme zur Beförderung angenommen.

Die weiteren Befugnisse der Halte- und Ladestelle Oberweiden, sowie die für den Verkehr von und nach derselben bestehenden besonderen Bestimmungen sind aus den für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geltenden Tarifen sammt Nachträgen zu ersehen.

Wien, im October 1893. [907]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Poprádthaler (Poprád-Késmárker, Késmárk—Szepes-Belaer, und Szepes-Béla—Podoliner) Localbahnen.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am Tage der im Laufe des Monates November 1893 in Aussicht genommenen Eröffnung der Linie Szepes-Béla—Podolin der Poprádthaler Localbahnen tritt zu dem Local-Personentarife der Poprádthaler Localbahn der Nachtrag II, zum Local-Gütertarife dieser Bahn der Nachtrag III in Kraft, mit welchen Nachträgen die Stationen der Szepes-Béla—Podoliner Localbahn in die genannten Tarife einbezogen werden.

Exemplare dieser Nachträge sind bei der Tarifabtheilung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Budapest, Maria Valeria-utcza 11, erhältlich.

Budapest, am 26. October 1893. [908]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Directe Fahrkarten für Schnellzüge zwischen Lundenburg einerseits und Böhm.-Trübau, Chotzen, Aussig und Bodenbach andererseits.

Mit 1. November 1893 werden directe Fahrkarten für Schnellzüge zwischen Lundenburg einerseits und Böhm.-Trübau, Chotzen, Aussig und Bodenbach andererseits zur Ausgabe gelangen.

Die Preise per Billet sind:

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Lundenburg—Böhm.-Trübau . fl.	8·33	5·55	2·78
„ —Chotzen . . . „	9·68	6·45	3·23
„ —Aussig u. Bodenbach . . . . „	21·45	14·30	7·15

Wien, am 27. October 1893. [909]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Aufhebung von Lagerbegünstigungen in Wien (Staatsbahnhof).

In Folge der abnormen Güteranhäufung in der Station Wien Staatsbahnhof, sowie mit Rücksicht auf die säumige Abfuhr Seitens der Empfänger, werden die bisher in der genannten Station bis auf Widerruf zugestandenen Lagerbegünstigungen ab 28. October 1893, und zwar vorerst hinsichtlich der Artikel Getreide, Stärke, Stärkemehl, Stärkeabfälle, Kartoffelmehl, Wein, Pflaumenmus (Powidl), Pflaumen bis auf Weiteres aufgehoben und werden von dem genannten Tage an hinsichtlich der erwähnten bereits über die tarifmässige lagerzinsfreie Zeit lagernden, sowie der neuanlangenden solchen Artikel die tarifmässigen Lagergebühren eingehoben.

Wien, am 27. October 1893. [910]

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen.

Einführung directer Fahrkarten für Schnellzüge von Leitmeritz-Stadt nach Berlin.

Vom 15. December 1893 angefangen gelangen in der Station Leitmeritz-Stadt directe Schnellzugs-Fahrkarten nach Berlin, Anhalter Bahnhof, über Tetschen—Dresden—Roederau oder Zossen zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

	Mark	
I. Classe	II. Classe	III. Classe
26·30	19·30	12·80

Für das von Leitmeritz-Stadt nach Berlin direct aufgegebene Reisegepäck werden für die Strecke Leitmeritz-Stadt—Tetschen 0·17 Mk. für je 10 kg des Gesammtgewichtes und für die Strecke Tetschen—Berlin 1·25 Mk. für je 10 kg des das Freigewicht von 25 kg übersteigenden Mehrgewichtes berechnet.

Wien, am 25. October 1893. [911]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Südbahn - Stationen und Böhmen.

Aenderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. I B für Zucker aller Art (exclusive Rohzucker etc.)

Die auf Seite 66 des Tarifes, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen, giltig vom 1. Juli 1893, enthaltenen Bestimmungen zum Ausnahmetarife Nr. I B für Zucker aller Art (exclusive Rohzucker etc.) werden mit rückwirkender Giltigkeit ab 1. Juli 1893 dahin abgeändert, dass die Erstattungsansuchen um die Rückvergütung, unter Aufrechthaltung der sonstigen Bestimmungen, erst binnen sechs Monaten (statt wie bisher binnen drei Monaten) nach dem Tage der Aufgabe der Transporte überreicht werden müssen.

Wien, den 27. October 1893. [912]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zuckerverkehr von böhmischen, mährischen, niederösterreichischen und schlesischen Stationen nach ungarischen und croatischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Specialtarifes.

Mit 1. December 1893 tritt ein neuer Specialtarif für Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker) von böhmischen, mährischen, niederösterreichischen und schlesischen Stationen nach Bars, Csáktórnya, Kanizsa, Nagy-Gorica, Szi-szek, Szombathely, Zágráb und Zaprešic, in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Specialtarifes werden bei den betheiligten Verwaltungen und am Wiener Südbahnhofe (Cassa V) käuflich zu beziehen sein.

Wien, am 29. October 1893. [913]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarif vom 10. März 1893. (Aenderungen und Ergänzungen des Nachtrages I.) Im Nachtrag I treten folgende Aenderungen und Ergänzungen ein:

1. In das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 2 A (Seite 2) sind aufzunehmen:
   a) unter Ziffer 1: Streutorf, Holzsägespäne (Holzsägemehl) unverpackt;
   b) unter Ziffer 2 b: Melassefutter (eine Mischung von Melasse mit Palmkernmehl und Baumwollensaatmehl), entölte Samen.

2. In der Anmerkung am Schlusse der Seite 2 ist nach Heu und Stroh der Artikel Streutorf (getrockneter Stichtorf. Rohmaterial für Torfstreu)" zu ergänzen.

3. Auf Seite 3 des Nachtrages I ist nachzutragen:
   o) Verbandsstationen der grossherzogl. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn,
   p) Verbandsstationen des Deutsch-Nordischen Lloyd.

4. Auf der gleichen Seite ist bei
   b) Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und
   h) Badischen Staatsbahnen
in Klammern zu setzen: „(ausschliessl. Basel)".

Fabrikslager: Hernals, Karlsg. 19. | Die Parquetten-, Friesbrettel- und Fussboden-Fabrik von | Comptoir und Niederlage: Gumpendorferstr. Nr. 58 a

G. DOLLINAR, WIEN

empfiehlt ihr grosses Waarenlager von **fertigen Parquetten** in grosser Auswahl an Mustern, und zwar **fournirt** und **massiv**, sowie von **eichenen amerikanischen Friesbretteln** in beliebigen Dimensionen. Dann weiche Lärchen- und Buchen-Schiffböden unter Garantie für Trockenheit wie auch solider Ausführung. **Nach Wunsch wird von uns sowohl in Loco, wie auch in der Provinz die Fussbodenlegung zu billigen Preisen übernommen.**
Preiscourants und Musterkarten gratis. (330)

Maschinen- & Waggon-Fabriks-
Actien-Gesellschaft
in
SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,
Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,
Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben,
Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,
Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,
Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (335)
Patronen und Geschosse.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachnng angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnnng, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Decknng der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1938	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Pottasche	Smirna	Smyrna	a) Bei Beförderung über Triest. b) Bei Beförderung über Fiume. Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der für den Oesterr.-Ungar. Levante-Verkehr über Triest n. Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) giltigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar. Levante-Verkehr über Triest und Fiume für den Export aus Oesterreich vom 1. Jänner 1892	Besteht kein Frachtsatz	a) 205 kr. ö. W. in Gold b) 223 kr. ö. W. in Gold		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
1939	Südbahn-Gesellschaft		Wein	Görz	Bares	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen	Bis Ende December 1893	Localtarif	299	221	78	Im Kartirungswege		
									Heller incl. ungar. Stener					
1940	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Fensterglas (ungeschliffene Glastafeln), verpackt, ans Pos. G. 14 der Güter-Classification des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893	Wien K.F.N.B.	Tarnów	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Galizisch-Wiener Eisenbahn-Verband, Tarif Theil II vom 1. Februar 1893	kr. 122	kr. 113·9	kr. 8·1	Im Kartirungswege		
				Wien, Donauufer-Bahnhof der K.F.N.B.	Tarnów			Besteht kein directer Tarif		114·4				
				Wien St.E.G.	Przemyśl			Galizisch-Wiener Eisenbahn-Verband, Tarif, Theil II vom 1. Februar 1893	151	146·9	4·1			
				Wien St.E.G.	Lemberg				162	152·6	9·4			
				Wien St.E.G.	Tarnów				122	113·9	8·1			
				und vice versa										
1941	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bürstenwaaren, ordinäre (d. s. in nicht polirtem und nicht gebeiztem Holze gebundene Bürsten), Schweinsborsten u. Rosshaare	Grulich	Sternberg loco und trs.	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 60·0	kr. 50·0	kr. 10·0	Im Kartirungswege		
					Wichstadtl-Lichtenau loco und trs.				9·0	8·0	1·0			
					Hohenstadt loco und trs.				37·0	33·0	4·0			
					Ziegenhals loco und trs.				71·2	55·3	15·9			
					oder vice versa									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1942	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art zum Export	C h y b i	O s w i t z	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. — Einhaltung der Bestimmungen des Abnahmetarifes Nr. 28 des nebenbezeichneten Tarifes (Heft 1)	Vom 1. November 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893	Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina		123 Pfennig		Im Kartirungswege		
1943	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schotter aus Pos. S -58 des Tarif-Theiles I	Verladestelle bei km 23 zwischen Dobromil und Nowemiasto	Sądowa-Wisznia	Beförderung in ganzen Zügen von mindestens 20 Lowries pro Zug. Selbstverladung und Abladung durch die Partei. Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarife		11 kr.		Im Kartirungswege		In Betreff der Verladung auf der offenen Strecke zwischen Dobromil und Nowe miasto ist vorher das Einvernehmen mit der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau zu pflegen
1944	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Baumwollwaaren, gemeine: Harchent, roh, auch gefärbt, Battist, Calicot, Calmuk, roh, auch bedruckt, Chaly, Croisé, Gradel, Mousseline, Drucknessel (Nessel), Molinos, Cottone (Kattune), Köper, Shirtings, alle diese Artikel ohne Emballage oder blos in Papier derart eingeschlagen, dass die Stirnseiten frei von Emballage sind, ohne Garantie gegen Beschmutzung	H e i d e n h e i m (Station der kgl. Württembergischen Staatsbahnen)	B u k a r e s t filaret	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 3. November bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893			8·06 Mark		Im Kartirungswege		
1945	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	In der im Verordnungs-Blatte Nr. 117 vom 10. October l. J. unter fortlaufender Nr. 1849 enthaltenen Kundmachung hat der erste Satz in der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen" zu lauten: „Die Sendungen, welche nach ihren Ausgangsorten an die Aussteller des Original-Frachtbriefes für die Hinbeförderung zu adressiren sind, müssen von einem durch den österr. Regierungscommissär bei der Weltausstellung, k. und k. Generalconsul Dr. A. Palitschek von Palmforst, ausgefertigten Rücksendungsnachweis begleitet sein."										
1946	Böhmischen Nordbahn		Rohzucker	Stationen der Strecken Prag—Turnau u. Neratovic—Kralup via Hirschberg	Böhm.-Leipa loco	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1894	Local-Gütertarif	Diverse	Diverse	20%	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1895	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, 1., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 127. Wien, 4. November 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 19. October 1893, betreffend die Anwendung der für die Wiener Verbindungsbahn genehmigten Zuschlagsfristen auch im internationalen Verkehre.

Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund des Einführungs-Erlasses zum neuen Betriebs-Reglement und zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 10. December 1892, Z. 56.001, Abschnitt III, P. 4 (Vrdgs.-Bl. Nr. 143 ex 1892), gestattet, dass die für die Wiener Verbindungsbahn mit dem Erlasse vom 2. Juli 1887, Z. 13.461, bis auf Weiteres genehmigten Zuschlagsfristen nicht nur im internen, sondern im Sinne des § 6 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, Punkt 3, auch im internationalen Verkehre zur Anwendung gelangen dürfen.

Wien, am 19. October 1893. Z. 52.858.

Betriebseröffnung auf den Eisenbahnstrecken Wodňan-Prachatitz und Strakonitz-Winterberg.

Am 15. October 1893 sind die Localbahnstrecken Wodňan-Prachatitz und Strakonitz-Winterberg für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die Linie Wodňan—Prachatitz beginnt am südlichen Ende der Station Wodňan der Linie Wien—Eger der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen: Wodňan Stadt, Swinetic (Haltestelle), Barau, Strunkovic a/Blanitz, Husinetz nach Prachatitz.

Die Linie Strakonitz—Winterberg beginnt am westlichen Ende der Station Strakonitz der Linie Wien—Eger der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen: Strunkovic a/Wolinka, Wolin, Malenic (Haltestelle), Elčovic, Čkyn, Bohumilitz nach Winterberg.

Hiebei gelangten die Stationen Wodňan Stadt, Barau, Strunkovic a/Blanitz, Husinetz und Prachatitz, dann Strunkovic a/Wolinka, Wolin, Elčovic, Čkyn, Bohumilitz und Winterberg für den Gesammtverkehr, die Haltestellen Swinetic und Malenic nur für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und sind diese Strecken speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Pilsen unterstellt.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

a) **Auf Verhältnisse, welche nicht im Zuge des Administrativ-Verfahrens, sondern erst in der Beschwerdeschrift zur Sprache gebracht werden, hat der Verwaltungs-Gerichtshof nicht Rücksicht zu nehmen.**

b) **Die Auflassung eines Bahndurchlasses, welche nach den thatsächlich erhobenen Verhältnissen den öffentlichen Rücksichten entspricht, kann das Handelsministerium kraft seines Wirkungskreises verfügen.**

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der Stadtgemeinde St. Pölten gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 12. September 1892, Z. 34.157, betreffend die Auflassung eines Bahndurchlasses, nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt.

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe.

Bereits bei der commissionellen Localverhandlung vom 3. Juni 1885 zum Zwecke der Ueberprüfung der generellen Brückenpläne der Localbahn St. Pölten—Tulln wurde die Ueberschwemmungsgefahr des linksseits der Bahn gelegenen Terrains durch die bei dem Objecte km 0·7/8 durchdringenden Wassermengen ins Auge gefasst und haben hiebei die Vertreter der Gemeinde St. Pölten selbst, für den Fall, als bei dem nächsten Hochwasser sich das Zutreffen dieses Ereignisses herausstellen sollte, die geeignete Abhilfe begehrt.

Damals gab die Commission das Gutachten ab, dass falls die Erfahrung das Ergiessen zu grosser Wassermengen durch den Durchlass km 0·7/8 auf das linkseitige Terrain zeigen sollte, eventuell mit der Auflassung dieses Objectes vorzugehen sei.

Durch die spätere commissionelle Localerhebung vom 4. Juli 1892 wurde die Uebersluthung des linksseits der Bahn gelegenen Terrains und insbesondere der in der Gemeinde Viehofen gelegenen Gründe durch die bei dem fraglichen Objecte sich auf das linke Ufer ergiessenden Hochwässer constatirt und erklärte der Staatstechniker, dass einerseits die Auflassung des Durchlasses diese Gefahr beseitigt und dass anderseits durch den Bestand des Bahndammes ohne Durchlass, mit Rücksicht auf die Terrains- und Gefällsverhältnisse und bei dem Umstande, als das Terrain keinen Wasserlauf aus einem grösseren Niederschlagsgebiete enthält, eine Ueberschwemmungsgefahr nicht vorhanden sei.

Die vom k. k. Handelsministerium kraft seines Wirkungskreises gemäss § 10 b des Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, verfügte Auflassung des Bahndurchlasses entspricht sonach den thatsächlich erhobenen Verhältnissen und kann daher mit Rücksicht auf die Aeusserung und das Gutachten des Staatstechnikers dagegen aus öffentlichen Rücksichten keine Einwendung erhoben werden.

Aber auch vom rechtlichen Standpunkte kann gegen diese Auflassung Seitens der Gemeinde St. Pölten mit Grund nichts eingewendet werden, weil, wie die Acten nachweisen, der Durchlass ursprünglich nicht über Begehren und im Interesse der Stadtgemeinde St. Pölten, sondern über Verlangen des Religionsfondsgutes errichtet wurde, und die Stadtgemeinde durch ihre Vertreter im Gegentheile Bedenken gegen dessen Bestand erhoben hatte.

Wenn endlich Seitens der Stadtgemeinde St. Pölten wegen des Bestandes des Militäreinquartierungshauses und des von der Sparcasse der Oeffentlichkeit gewidmeten Parkes Einwendung erhoben wird, so konnte der Verwaltungs-Gerichtshof auf diesen Beschwerdepunkt gemäss § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, schon deshalb nicht näher eingehen, weil, wie das Erhebungs-Protokoll vom 4. Juli 1892 nachweist, in der Administrativ-Verhandlung nicht wegen des Bestandes dieser speciellen Objecte, von welchen überhaupt nichts erwähnt wurde, sondern nur aus öffentlichen Rücksichten Seitens der Stadtgemeinde gegen die Durchlass-Auflassung Einsprache erhoben wurde, der Verwaltungs-Gerichtshof aber nur jenen Thatbestand, der bei der angefochtenen Entscheidung vorgelegen ist, auch als Grundlage seines Erkenntnisses anzunehmen hat.

Die Beschwerde war daher als unbegründet abzuweisen.

[Erkenntniss vom 21. September 1893, Z. 3191; H.-M.-Z. 55.679 ex 1893.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Stanislau—Woronienka: Project für die Strecke km 0·0—5·6858: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung in Betreff des Projectes für die Strecke km 0·0—5·6858 der Linie Stanislau—Woronienka für den 8. November anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 21.100.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Wassersaugrohrleitung in km 211·2/3.) Durch den Durchlass in km 211·2/3 wird für Zwecke der Zieditz-Haberspirker Braun- und Glanzkohlen-Gewerkschaft in Falkenau a. d. Eger eine Wassersaugrohrleitung hergestellt. [8. October, Z. 48.043.]

— (Nutzwasserleitung aus dem Leibitschbache in die Station Königsberg-Maria-Kulm.) Für die aus dem Leibitschbache in die Station Königsberg-Maria-Kulm führende Nutzwasserleitung wurde — insoweit Bahngrund beansprucht wird — die Genehmigung ertheilt. [9. October, Z. 46.615.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Linie Bakov—Turnau: Kohlenschuppen in der Station Turnau.) Am Bahnhofe der Station Turnau wird für Zwecke des Carl Pollak ein Kohlenschuppen hergestellt. [9. October, Z. 52.432.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag—Furth: Schranken-Umgestaltung.) Der in km 29·398 der Strecke Prag—Pilsen befindliche Schubschranken nächst der Station Karlstein wird in einen Zugschranken umgewandelt. [10. October, Z. 53.192.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Umgestaltung und Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Schreckenstein: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Umgestaltung und Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Schreckenstein für den 6. November anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [G.-I.-Z. 21.192.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von 10 Gepäckswagen.) Das k. k. Handelsministerium hat genehmigt, dass Seitens der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft 10 Gepäckswagen, welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 25. Juli 1890, Z. 32.334, genehmigten Typenplänen und mit einem Stehofen im Manipulationsraume versehen, in der gesellschaftlichen Werkstätte Simmering ausgeführt werden sollen, in den gesellschaftlichen Fahrpark eingestellt werden. [Z. 56.487.]

Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahnen. (Betriebseröffnung auf der Strecke Lašva—Travnik.) Die 30 km lange Theilstrecke Lašva—Travnik der Eisenbahn von Lašva nach Bugojno ist im Baue beendet und wurde am 26. October dem öffentlichen Verkehre übergeben. Der Betrieb dieser Theilstrecke wird von der Betriebs-Direction der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen in Serajevo geleitet.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Motivenbericht des kgl. ungar. Handelsministers zum Ressortbudget für das Betriebsjahr 1894. Schluss [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 126].) Der vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegte Motivenbericht zum Ressortbudget für das Betriebsjahr 1894 gab Veranlassnng zu einer lebhaften Debatte bezüglich der einzelnen Posten, in deren Verlauf der Minister die ihn veranlassenden Motive durch eingehende Aufklärungen zur Geltnng brachte. Wir beschränken uns hier darauf, über die wichtigsten dieser Fragen zu berichten. Gegenüber dem Einwurfe, dass die der Direction der Staatsbahnen zur Verfügung stehende Anzahl von Waggons den heutigen Verkehrsansprüchen nicht genüge, bemerkt der Minister, dass ihm heuer 3000 Wagen mehr zur Disposition standen, als im vorigen Jahre. Der Wagenpark wurde jährlich vergrössert, bis jetzt wurde der Lastwagenvorrath um 15.000 Wagen erhöht und was in dieser Beziehung möglich war, geschah auch. Bis zur letzten Zeit bestand auch kein Mangel. Es zeigten sich momentane Mängel, z. B. zur Zeit der Manöver, und auch jetzt zeigt sich ein gewisser Mangel, aber keineswegs ist derselbe so bedeutend, wie in vorhergehenden Jahren. Wenn es sich nur um die Bewältigung des eigenen Verkehres der Staatsbahnen handeln würde, so hätte diese einen Ueberschuss; die Natur des Exportes bringt es aber mit sich, dass sich derzeit um 8000 Waggons mehr auf fremden Linien, als sich fremde Waggons auf den Staatsbahnen befinden. Was auf diesem Gebiete mit Rücksicht auf die finanziellen Verhältnisse zulässig ist, das geschieht von Jahr zu Jahr. So ist z. B. der Verkehr in Fiume in diesem Jahre sehr gross und kann ohne jede Schwierigkeit abgewickelt werden. Am dringendsten ist derzeit die Bestellung der Personenwagen, weshalb auch im Budget die Votirung von 1200 Personen- und Conducteurwagen gefordert wird. Sollte es der Bedarf erfordern und die finanziellen Verhältnisse es gestatten, wird auch für die weitere Anschaffung von Waggons Sorge getragen werden, und bemerkt bei diesem Anlasse, dass bei einem durch spontane Verkehrszunahme sich ergebendem Waggonmangel durch Aufnahme von Leihwagen rasch abgeholfen werden kann.

In der Frage der Transdanubischen Localbahnen, d. i. der Linien Boba—Ukk—Csáktornya, Ukk—Tapolcza, Türje—Zala-Szent-Gróth, Zala-Szent-Iván—Kisfalud-Szent-Iván und Pozsony-Ujváros — Szombathely (Pressburg-Neustift — Steinamanger), welche von der Münchner Localbahn-Gesellschaft erbaut wurden, erklärt der Minister, dass die letztgenannte Linie mit dem ursprünglichen Netze der Transdanubischen Localbahnen deshalb vereinigt wurde, um die einheitlichen Tarife der Staatsbahnen im Bereiche des ganzen Betriebsnetzes zur Geltung zu bringen, in Folge dessen sich auch bereits der Verkehr wesentlich hob.

Ueber den Einwurf, dass auf den Linien der Staatsbahnen mitunter minderwerthige Kohle zur Verwendung kommt, weist der Minister auf die Nothwendigkeit der volkswirthschaftlich gebotenen Unterstützung der heimischen Kohle hin, wobei er nicht in Abrede stellen will, dass manche dieser Kohlen schlechter ist, als die ausländischen. Doch würde die ganze Industrie einzelner Gegenden zu Grunde gehen, wenn die Staatsbahnen sie nicht unterstützen würden. Doch thue er dies nur innerhalb rationeller Grenzen. Durch den Bau der Bahn Budapest—Gran (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 121) wird die Concurrenz auf eine sehr brauchbare Kohle eröffnet werden.

Die bezüglich des Titels „Investitionen“ in Angelegenheit des sich den Verkehrsansprüchen gegenüber als zu beschränkt erweisenden Ostbahnhof (Centralbahnhof) eingeleitete Debatte erledigt der Minister mit der Erklärung, dass die Lage sich bei diesem Bahnhofe seit der Beseitigung der früheren Kreuzung bedeutend gebessert hat. Bei einer weiteren Entwicklung des Verkehres wird wohl der Bahnhof zweifellos zu klein werden, doch gestatten dort die Terrainverhältnisse nicht recht eine Erweiterung. Es bildet nun eine bedeutende Erweiterung des Westbahnhofes mit einem neuen Flügel Gegenstand des Studiums, so dass das Aus- nnd Einsteigen der Passagiere von der Front aus erfolgen würde.

Auf die Frage, wie weit die Angelegenheit des Anschlusses Rothenthurm-Pass—Vadului, d. i. der Fortsetzung der Linie Kis-Kapus (Klein-Köpisch) — Nagy-Zseben (Hermannstadt) über Vöros-Torony zum Anschlusse an das rumänische Eisenbahnnetz (G.-A. XL ex 1891 [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44, 71 und 94 ex 1891, Nr. 7 ex 1892]) gediehen sei, erwiderte der Minister, dass das diesbezügliche technische Elaborat ausgearbeitet und Aussicht vorhanden sei, dass der Bau ohne Belastnng des Staates durch die Eisenbahn-Gesellschaft Hermannstadt—Felek—Fogaras ausgeführt werde.

Bezüglich der projectirten radialen Verbindungsbahn zwischen den Linien Budapest—Uj-Szöny—Bruck a/L. (—Wien) und Budapest—Marchegg(—Wien) der kgl. Ungar. Staatsbahnen via Uj-Szöny—Komárom (Komorn)—Erszekujvár (Neuhäusel [vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 50 ex 1892, Vorconcession Post 2]) und der Csallóközer Bahn, d. i. der im Bereiche der Insel Schütt projectirten Localbahn Pozsony (Pressburg)—Duna-Szerdahely (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78, Vorconcession Post 3), antwortete er, er habe sich mit verschiedenen auf die in Frage stehenden Bahnen bezüglichen Projecten beschäftigt, weil er eine Bahnverbindung mit Komorn für unbedingt nothwendig hält. Aus diesem Gesichtspunkte hält er die Komorn—Neuhäusler Linie am meisten entsprechend und bemerkt, dass er auch den Bau der Schüttinselbahn in der Richtung auf Pressburg bereitwilligst unterstützen werde.

Die Interpellation, wie der Minister die Frage der Ueberbrückung der Donau zwischen Gombos und Erdöd an Stelle des dortigen Trajectes, ferner zwischen Báttaszék und Baja, schliesslich den Bau neuer Linien in Ober-Croatien zu lösen gedenke, beantwortete er, dass die zukünftige Ersetzung des Trajectes bei Gombos durch eine Brücke, resp. die Herstellung einer neuen Brücke über die Donau unterhalb Budapests Gegenstand des Studiums bilde. Redner hielt in erster Reihe die Báttaszéker Ueberbrückung vom Gesichtspunkte des Verkehres für nothwendig; dann gelangt auch die Gomboser Ueberbrückung an die Reihe, deren Nothwendigkeit Redner ebenfalls anerkennt. Bezüglich der croatischen Bahnen verfolgt Redner mit voller Aufmerksamkeit die Entwicklung der dortigen Verkehrsverhältnisse und wird er jede richtige Idee auf diesem Gebiete so wie bisher, auch in Zukunft bereitwillig aufnehmen.

Nach Kenntnissnahme des Berichtes des Ministers wurde die Bedeckung sämmtlicher Posten genehmigt. Schliesslich wurde der Bericht des Ministers über den Stand der Handelsvertrags-Angelegenheiten mit der Türkei, Rumänien und Serbien gleichfalls zustimmend zur Kenntniss genommen, nachdem er erklärte, dass mit der Türkei die Vertragsverhandlungen im Zuge sind, obgleich auch der gegenwärtige Zustand den Handelsinteressen vollkommen entspricht. Ebenso verhält es sich auch mit Bulgarien. Mit Rumänien sind die Verhandlungen ebenfalls im Gange, jedoch ist zur Beseitigung der in Folge des Zollkrieges aufgethürmten Schwierigkeiten eine gewisse Zeit nothwendig. Serbien gegenüber tauchen auf administrativen Terrain einzelne Schwierigkeiten auf, welche nach Redners Ansicht auf diplomatischem Wege werden behoben werden können.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 18. October 1893, Z. 73.678, dem Einwohner von Eszterháza Dr. Josef Drexler, im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Eszterháza-Fertö-Szent-Miklós der Eisenbahn Györ (Raab)-Sopron (Oedenburg)-Ebenfurth abzweigende, über Sarród, Pomogy, Valla und die Gemarkung der Gemeinde Szent-András im Bereiche des Comitates Moson (Wieselburg) bis Boldogyaszonyi führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Localbahn Szentes-Hódmezö-Vásárhely. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 21. October fand unter Fhhrung des Ministerial-Secretärs des kgl. ungar. Handelsministeriums, Arpád Popp, und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Anrainer die technisch-polizeiliche Begehung der Localbahn Szentes-Hódmezö-Vásárhely (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1892) statt. Nachdem der Bauzustand der von der Firma Basch und Gfrerer hergestellten neuen Linie als durchaus entsprechend befunden wurde, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes. Die Linie Szentes-Hódmezö-Vásárhely ist eine Fortsetzung der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Szolnok—Kun-Szent-Mártón—Szentes, durch deren Vermittlung sie die beiden Hauptlinien

Budapest-Hatvan-Miskolcz-Kassa (Kaschau) und Budapest-Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der königl. Ungarischen Staatsbahnen, mit deren Hauptlinie Nagyvárad-Eszék-Villány verbindet.

Strassenbahn zum Budapester Centralfriedhofe nächst Kerepes. (Technisch-polizeiliche Begehung der nunmehr für elektrischen Betrieb eingerichteten, ursprünglich mit Dampf betrieben gewesenen Linie.) Am 27. October fand unter Führung des Ministerial-Secretärs Dr. Josef Stettiner des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden sowie der Anrainer die technisch-polizeiliche Begehung der ursprünglich mit Locomotiven betrieben gewesenen, nunmehr auf elektrischen Betrieb eingerichteten Strassenbahn zum Budapester Centralfriedhofe, Eigenthum der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72 und 88) statt. — Die bisher als Dampftramway in Betrieb gewesene Bahn vom Rochusspitale nach Steinbruch (Liget-tér) ist schon während des vergangenen Sommers für elektrischen Betrieb mit oberirdischer Stromleitung nach dem Systeme Siemens & Halske mit Schleifbügelcontact umgewandelt worden. Dieses System besteht im Wesentlichen in der Anlage von isolirt aufgehängten Drähten in mindestens $5^1/_2$ m Abstand über den Geleiseachsen — den sogenannten Arbeitsleitungen — und in separaten Speiseleitungen, welche entweder als eisenbandarmirte Patentbleikabel von Siemens und Halske in die Erde eingebettet oder als blanke Leitungen in der Luft seitlich von den Geleisen auf Säulen geführt werden. Die Stromabnahme erfolgt direct von den Arbeitsleitungen mittelst des Stromabnehmers nach dem Patent von Siemens und Halske, welcher auf dem Dach der elektrischen Wagen derart aufgebaut ist, dass er vom Wagen isolirt ist und mittelst Federkraft den Contactbügel an die Arbeitsleitung continuirlich andrückt. Von dem Contactbügel führt eine isolirte Leitung nach dem Wagenmotor. Die Rückleitung des Stromes erfolgt in der üblichen Weise durch die Schienen des Geleises. — Die Steinbrucher elektrische Bahn dürfte nicht nur als erste elektrische Bahn mit Oberleitung in Ungarn das allgemeine Interesse hervorrufen, sie ist speciell aus dem Grunde noch von besonderem Interesse, weil die verschiedenen Formen der oberirdischen Leitung bei dieser Linie zur Ausführung gekommen sind. — In der Volkstheatergasse und auf der Salgó-Tarjáner Strasse sind eiserne Säulen an den Randsteinen zur Ausführung gekommen und werden die Arbeitsleitungen von Querdrähten getragen, während die Hauptspeiseleitung als Kabel in der Erde liegt und nur eine secundäre Speiseleitung auf der einen Seite der Strasse auf den eisernen Säulen ausgeführt ist. Auf dem Damm im äusseren Theile der Linie sind Holzsäulen mit Doppelauslegern in der Mitte zwischen den beiden Geleisen zur Ausführung gekommen. Die Arbeitsleitungen sind direct an den Auslegern der Säulen vermittelst Isolatoren befestigt und die Speiseleitungen werden als blanke Kupferseile unmittelbar von den Säulen getragen. In der Felsövaspályagasse in Steinbruch ist die Construction der Holzsäulen mit Querdrähten zur Ausführung gekommen. Die Isolation der Leitungen ist den Vorschriften des Ministeriums entsprechend eine doppelte. Die Arbeitsleitungen sind von den Querdrähten isolirt aufgehängt und die Querdrähte sind wieder an den Säulen mittelst Isolatoren befestigt. — Die eisernen Säulen sind nach dem Entwurfe des Architekten Josef Kauser von dem kgl. ungarischen Eisenwerk zu Zólyombrezó modellirt und ausgeführt worden. Der Umbau auf elektrischen Betrieb erfolgte ohne Störung des Dampftramwaybetriebes. — Trotz dieses Erschwernisses wurde der Umbau in kürzerer Zeit ausgeführt, als nach dem behördlich genehmigten Bautermin angenommen worden war. Der Verkehr der Dampftramway nach Steinbruch erfolgte bisher in Intervallen von 30 Minuten. Nach Eröffnung des elektrischen Betriebes werden alle 10 Minuten und im Bedarfsfalle alle 5 Minuten elektrische Wagen nach Steinbruch verkehren. Die Fahrzeit vom Rochusspital bis Steinbruch hat im Dampfbetrieb 25 Minuten betragen, im elektrischen Betrieb wird sie nur 20 Minuten betragen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verhandlungen zum Zwecke der Einführung einheitlicher Vorschriften für den Fahrdienst auf den Eisenbahnen Deutschlands.) Im Reichseisenbahnamt hat kürzlich unter Betheiligung von Vertretern mehrerer Bundesregierungen eine Vorbesprechung stattgefunden, die darauf hinzielt, im Interesse des Verkehres und zur Erhöhung der Betriebssicherheit einheitliche Vorschriften für den Fahrdienst auf den Eisenbahnen Deutschlands durchzuführen. Weitere Verhandlungen sollen folgen.

Preussen. (Beschränkung des Verkehres mit den Stationen Altenwald, Heimersheim, Salzig und Witterschlick.) Ab 15. November werden im Verkehre mit der Station Altenwald im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (linksrheinische) nur solche Wagenladungen abgefertigt werden, welche von der Bergbehörde oder der Coaksanlage der Gebrüder Röchling zur Aufgabe gelangen oder an dieselben adressirt sind; ferner im Verkehre mit den Stationen Heimersheim, Salzig und Witterschlick im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (linksrheinische) nur Eil- und Frachtstückgüter im Gewichte von höchstens 150 kg per Stück.

Bayern. (Gesetzentwurf, betreffend den zweigeleisigen Ausbau von Eisenbahnlinien und die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln.) Dem Bayerischen Landtag ist folgender Gesetzentwurf zugegangen: „Art. 1. Der Bedarf 1. für den zweigeleisigen Ausbau der Bahnlinien: Irrenlohe—Oberkotzau, Nürnberg—Regensburg, Obertraubling—Passau wird auf 23,438.000 Mk., 2. für Beschaffung von Fahrmaterial und Ausrüstung bereits vorhandener Fahrzeuge auf 7,400.000 Mk. zusammen auf den Maximalbetrag von 30,838.000 Mk. festgesetzt. Art. 2. Der kgl. Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des in Art. 1 festgestellten Bedarfs ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen in gleichem Betrage aufzunehmen. Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung der Anlehenssumme zu beschaffen. Von der Zeit der Vollendung der in Art. 1 bezeichneten Objecte an hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summen aus der Eisenbahn-Betriebsrente zu erfolgen. Die Tilgung des Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hiefür massgebenden Finanzgesetze."

Sachsen. (Betriebsergebnisse der kgl. sächsischen Staats- und der in Staatsverwaltung befindlichen Privateisenbahnen im Monate Juni, bezw. in den Monaten Jänner bis Juni.) Im Monate Juni haben die Einnahmen betragen: Bei den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen (Betriebslänge 2680·27 km gegen 2628·67 km im gleichen Monate des Vorjahres) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 2,573.636·99 (3,176.065·16) Mark, aus dem Güterverkehre 4,726.505·95 Mark (4,366.671·59) Mark, zusammen sohin 7,300.142·94 (7,542.736·75) Mark; bei der Linie Zittau—Reichenberg (Betriebslänge 26·61 Kilometer) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 26.491·13 (32.182·87) Mark, aus dem Güterverkehre 39.630·39 (39.576·78) Mark, zusammen sohin 66.121·52 (71.759·65) Mark; bei der Linie Altenburg—Zeitz (Betriebslänge 25·28 km) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 8790·64 (10.781·33) Mark, aus dem Güterverkehre 66.458·76 (64.198·08) Mark, zusammen sohin 75.249·40 (74.979·41) Mark; bei der Linie Zittau—Oybin—Jonsdorf (Betriebslänge 14·45 km) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 10.788·34 (13.654·84) Mark, aus dem Güterverkehre 897·66 (1318·19) Mark, zusammen sohin 11.686·00 (14.973·03) Mark. In den Monaten Jänner bis Juni haben die Gesammteinnahmen betragen: Bei den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen 41,576.748·22 (39.573.695·98) Mark, bei der Linie Zittau—Reichenberg 359.745·09 (357.610·93) Mark, bei der Linie Altenburg—Zeitz 454.195·46 (456.290·04) Mark und bei der Linie Zittau—Oybin—Jonsdorf 40.016·11 (37.990·01) Mark.

Schweiz. (Erneuerung der Concession für eine Eisenbahn von Davos nach Samaden.) In der Botschaft an die Bundesversammlung vom 20. October empfiehlt der Bundesrath die Erneuerung der durch Bundesbeschluss vom 27. Juni 1889 verliehenen und mit 27. Juni erloschenen Concession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Davos nach Samaden; gleichzeitig soll die Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten bis zum 27. Juni 1895 verlängert werden.

— (Nachtrag IV zum Local-Gütertarife der Gotthard-Bahn.) Am Tage der Betriebseröffnung der Station Gordola-Val Verzasca der Gotthard-Bahn tritt zum internen Gütertarife dieser Bahn vom 1. Jänner 1890 der Nachtrag IV in Kraft, welcher die durch Eröffnung der neuen Station bedingten, sowie einige anderweitige Aenderungen des Haupttarifes enthält.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Vindobona" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2688 Tonnen Gehalt ist am 21. September mit 37 Passagieren, 1300 Gewichtstonnen Ladung und 6681 Stücke verschiedenen Holzes nationaler Provenienz, von Triest nach Kobe und Echellen abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich nach Port-Said 2 Colli Schuhwaaren, 50 Colli Mehl, 83 Colli Esswaaren, 28 Colli Alkohol, 300 Colli Mehl, 506 Stück Balken; nach Suez 10 Colli Steingutwaaren, 51 Colli Zucker, 5 Colli Manufacturwaaren; nach Aden 23 Colli Metallwaaren, 20 Colli Zündhölzchen, 17 Colli Kurzwaaren, 8 Colli Glasperlen; nach Hodeidah 7 Colli Metallwaaren, 50 Colli Zündhölzchen; nach Zanzibar 3 Colli Mützen, 95 Colli Glasperlen; nach Massaua 4 Colli Baumwollwaaren, 100 Colli Bier; nach Obok 2 Colli Manufacturwaaren; nach Mozambique 30 Colli Mehl; nach Bombay 49 Colli Knöpfe, 52 Colli Kurzwaaren, 829 Colli Papier, 22 Colli Alkohol, 8 Colli Farben, 107 Colli Baumwollwaaren, 21 Colli Garne, 26 Colli Spielwaaren, 15 Colli Musikinstrumente, 74 Colli Lampen, 193 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Mützen, 188 Colli Metallwaaren, 55 Colli Holzwaaren, 281 Colli Glasperlen, 14 Colli Schuhwaaren, 10 Colli Droguen, 2 Colli Hopfen, 50 Colli Wein, 209 Colli Glaswaaren, 64 Colli Seife, 301 Colli Früchte; nach Bassorah 8 Colli Manufacturwaaren, 27 Colli Metallwaaren, 8 Colli Steingutwaaren, 18 Colli Glaswaaren, 13 Colli Baumwollwaaren; nach Kurrachee 14 Colli Manufacturwaaren, 9 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Glasperlen, 7 Colli Metallwaaren, 6 Colli Holzwaaren, 1 Collo Mützen; nach Bagdad 10 Colli Glasperlen, 2 Colli Mützen, 8 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Kurzwaaren; nach Bushire 19 Colli Metallwaaren, 7 Colli Manufacturwaaren; nach Calicut 17 Colli Metallwaaren; nach Colombo 11 Colli Papier, 23 Colli Manufacturwaaren, 3130 Stück Bretter; nach Rangoon 45 Colli Garne, 20 Colli Metallwaaren, 38 Colli Baumwollwaaren; nach Melbourne 20 Colli chemische Producte; nach Madras 18 Colli Glasperlen, 18 Colli Garne, 14 Colli Metallwaaren, 26 Colli Papier, 3 Colli Manufacturwaaren; nach Calcutta 19 Colli Knöpfe, 74 Colli Garne, 33 Colli Glaswaaren, 35 Colli Kurzwaaren, 241 Colli Manufacturwaaren, 15 Colli Spielkarten, 540 Colli Papier, 95 Colli Metallwaaren, 50 Colli Quecksilber, 104 Colli Baumwollwaaren, 19 Colli Holzwaaren, 291 Colli Glasperlen, 20 Colli chemische Producte; nach Penang 5 Colli Baumwollwaaren, 49 Colli Papier; nach Singapore 170 Colli Bier, 107 Colli Papier, 20 Colli Erdwachs, 15 Colli Garne, 23 Colli Baumwollwaaren, 42 Colli Glasperlen, 42 Colli Manufacturwaaren; nach Soerabaya 775 Colli Mehl, 2 Colli Manufacturwaaren, 15 Colli Glasperlen, 16 Colli Garne, 194 Colli Erdwachs, 50 Colli Wein, 30 Colli Papier; nach Samarang 125 Colli Mehl, 85 Colli Wein, 190 Colli Erdwachs, 29 Colli Papier, 10 Colli Seife; nach Batavia 127 Colli Erdwachs, 101 Colli Mehl, 50 Colli Wein, 8 Colli Manufacturwaaren, 9 Colli Kurzwaaren, 1 Collo Mützen; nach Cheribon 37 Colli Erdwachs; nach Bangkok 16 Colli Garne; nach Macassar 35 Colli Mehl; nach Hongkong Opt. Shanghai 17 Colli Papier, 12 Colli Kurzwaaren, 431 Colli Zündhölzchen; nach Manila 250 Colli Bier, 2 Colli Schuhwaaren; nach Shanghai 17 Colli Papier, I Collo Musikinstrumente; nach Kobe 113 Colli Steinwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 786.204 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Semlin und Bázias.) Mit Giltigkeit vom 1. Novemher ist ein Tarif für den directen Frachtgutverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien) einerseits und serbischen, bulgarischen, rumänischen und russischen Stationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits mit Umschlag in Semlin bezw. Bázias in Kraft getreten.

Aus den besonderen Bestimmungen dieses Tarifes ist Folgendes zu erwähnen:

1. Die Frachtsätze des Tarifes finden nur dann Anwendung, wenn Seitens der Versender auf den Frachtbriefen ausdrücklich vorgeschrieben wird: „abzufertigen im österr. Donau-Umschlagsverkehre" via . . . . . (wobei als Umschlagsstelle die im Tarife für die einzelnen Relationen vorgeschriebene Station anzugeben ist, in welcher der Uebergang von der Bahn zum Schiff, bezw. vom Schiff zur Bahn zu erfolgen hat. Für diesen Umschlagsverkehr sind rücksichtlich der Bahnbeförderung die für den Eisenbahnverkehr Oesterreich-Ungarns vorgeschriebenen Frachtbrief-Formulare, rücksichtlich der Schiffsstrecken hingegen die Frachtbrief-Formulare der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu verwenden. Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft besorgt bei den von der Bahn auf das Schiff übergehenden Transporten die Anfertigung der Schiffs-Frachtbriefe, bei den vom Schiff auf die Bahn übergehenden Transporten die Anfertigung der Bahn-Frachtbriefe gemäss der vom Aufgeber im Frachtbriefe vorzuschreibenden Verfügung. Kein Frachtbrief darf mehr als die Ladung eines Wagens umfassen.
2. Sämmtliche in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze sind in Centimes Gold per 100 kg ausgedrückt und enthalten die bahnseitigen Manipulationsgebühren, die für die ungarischen Strecken entfallende 5perc. Transportsteuer, die Kosten des Umschlages vom Waggon ins Schiff oder umgekehrt in Semlin bezw. in Bázias, die Transportversicherung für die Schiffsstrecke bis zum Werthe von 150 Frcs. per 100 kg, sowie die Ausladespesen an der Schiffsbestimmungsstation, bezw. die Einladespesen an der Schiffsaufgabestation.
3. Ausser den rücksichtlich der Umschlagstelle Bázias im Tarife enthaltenen Eisenbahn-Frachtsätzen wird noch für die Benützung des Báziaser Donaugeleises bei sämmtlichen Ausnahmetarifen eine Ueberfuhrsgebühr von 8 Centimes Gold per 100 kg eingehoben.
4. Für die Bemessung der in den Frachtsätzen nicht inbegriffenen Nebengebuhren sind die Localtarife der betheiligten Transportsanstalten massgehend. Die Nebengebühren sind stets in Frankenwährung in Ansatz zu bringen, wobei die Umrechnung der österr. Währung in die Frankenwährung zum Curse von 1 fl. (2 Kronen) = 210 Centimes zu erfolgen hat.
5. Die zu erhebende Fracht wird derart steigend aufgerundet, dass Beträge bis einschliesslich 5 Centimes mit 5 Centimes, solche darüber mit 10 Centimes berechnet werden.
6. Für Gegenstände von besonderem Umfange oder für Collis, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen, werden die beim Umschlage in Semlin bezw. in Bázias, sowie die bei der Ausladung erwachsenden Mehrspesen gegenüber den in den Tarif einbezogenen normalen Umschlags- bezw. Ausladegebühren besonders verrechnet.
7. Nachnahmen in diesem Umschlagsverkehre müssen Seitens der Versender in Goldfrancs aufgegeben werden.
8. Die von der Auflieferung von mindestens 5000 kg bezw. 10.000 kg abhängigen Frachtsätze dieses Tarifes finden Anwendung, wenn von einem oder mehreren der in einem Ausnahmetarife angeführten Artikel mindestens 5000 kg bezw. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zur Aufgabe gelangen, oder wenn die Fracht für 5000 kg bezw. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen bezahlt wird.
9. Wenn Wagenladungen aus Gütern verschiedener Ausnahmetarife gebildet werden, so gelangt der Frachtsatz des in der Ladung enthaltenen höchst tarifirenden Artikels zur Anwendung, soferne bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung sich nicht billiger stellt.
10. Declarationen des Interesses an der Lieferung, sowie Mehrwerth-Declarationen für den Schiffstransport werden nur in Goldfrancs zugelassen. Declarationen des Interesses an der Lieferung werden nur rücksichtlich des Bahntransportes bis Semlin bezw. Bázias angenommen. Behufs Ermittlung des Frachtzuschlages aus der Declaration des Interesses an der Lieferung ist dem Tarife eine eigene Tabelle beigegeben. Die jeweiligen Entfernungen werden nach dem ebenfalls dem Tarife beigegebenen Kilometerzeiger berechnet.
11. Die Verpflichtung zur Innehaltung bestimmter Lieferzeiten wird nur rücksichtlich des Bahntransportes übernommen. Auch für die Berechnung dieser Fristen ist dem Tarife eine eigene Tabelle angeschlossen. Für die Beförderung mittelst Schiff wird keine Lieferzeit garantirt.
12. Ein für die Schiffsstrecke zu versichernder Mehrwerth ist am Frachtbriefe in der Rubrik „sonstige zulässige Erklärungen" mit Buchstaben als „Mehrwerth für die Schiffsstrecke" zu bezeichnen.
13. Von den erstellten Ausnahmetarifen gelten jene von Nr. 1 bis einschliesslich Nr. 13 (ausschliesslich Serie II des Ausnahmetarifes Nr. 2 und Serie I des Ausnahmetarifes) nur in der Richtung von Bahnstationen nach Schiffsstationen, die beiden letzterwähnten nur in der Richtung von Schiffsstationen nach Bahnstationen.

Polizeiverordnung für den Hafen zu Maltsch. Die Oderstrombauverwaltung zu Breslau hat unter dem 9. October folgende Polizeiverordnung für den Hafen zu Maltsch erlassen

§ 1. Umfang des Hafengebietes. Der Winterhafen von der Eiswand aufwärts, sowie der zwischen der Eiswand, der Hafenbuhne und der Fahrbuhne gelegene Vorhafen bilden das Hafengebiet von Maltsch.

§ 2. Hafenpolizei. In das Hafengebiet von Maltsch mit ihren Fahrzeugen einfahrende Schiffer und Flossführer sind der Hafenpolizei unterworfen und haben den Anordnungen des mit der Hafenpolizei betrauten kgl. Baubeamten und seiner Organe Folge zu leisten.

§ 3. Ueberwinterung. Schiffer, welche im Maltscher Hafen überwintern wollen, haben den Hafenmeister (Strommeister zu Maltsch) hievon so zeitig Mittheilung zu machen, dass er ihnen noch bei offenem Wasser einen dem Tiefgang ihrer Fahrzeuge entsprechenden Liegeplatz anweisen kann. Der einmal eingenommene Liegeplatz darf ohne Erlaubniss nicht gewechselt werden. Die Plätze im hinteren Theile des Hafens sollen zuerst belegt werden. Leere Fahrzeuge sind längs dem Ufer unterzubringen. In der Mitte des Hafens muss eine 9 m breite Fahrstrasse frei bleiben. Schiffer, welche in dem bereits zugefrorenen Hafen eine Zuflucht suchen, haben ihre Fahrzeuge auf eigene Kosten einzeln oder gemeinsam bis zu den ihnen angewiesenen Plätzen durchzueisen. Sollte das Durcheisen beim Eintreffen von Fahrzeugen nach Ansicht des Hafenmeisters zu schwierig geworden sein, so ist diese Arbeit, sobald die Witterungsverhältnisse es zulassen, spätestens aber bei Thauwetter vor Eintritt des Eisganges auf gemeinsame Kosten aller dann noch vor dem Winterhafen liegenden Schiffer vorzunehmen. Steht der Eisgang bevor, so haben die im Hafen überwinternden Schiffer, nach vorangegangener Aufforderung des Hafenmeisters, gemäss dessen Anordnung die Eisdecke im Hafen auf eigene Kosten zu zerkleinern. Während des Eisstandes muss rund um jedes Fahrzeug ein Streifen offenen Wassers erhalten werden. Im Weigerungsfalle oder wenn die Arbeiten nach Ansicht des Hafenmeisters zu lässig betrieben werden, ist der Hafenmeister befugt, die Arbeiten auf Kosten der Betheiligten ausführen zu lassen. Die Bewachung mehrerer Fahrzeuge, und zwar bis zu acht leerer und vier beladener, kann mit Zustimmung des Hafenmeisters einem Aufseher übertragen werden.

§ 4. Aufstellen von Fahrzeugen. Das Aufstellen von Fahrzeugen zwischen den Buhnen in der Nähe des Maltscher Hafens, kurz vor Eintritt des Winters, kann nach dem Ermessen der Strompolizeibeamten verboten werden.

§ 5. Strafbestimmung. Jede Uebertretung der vorstehenden Bestimmungen wird mit Geldstrafen von 6—30 Mark und im Falle des Unvermögens mit verhältnissmässiger Haftstrafe belegt.

Verschiedene Mittheilungen.

Mathias Ritter von Pischof †.

In Markt Aussee ist am 22. October mit Mathias Ritter von Pischof ein Mann aus dem Leben geschieden, dessen Wirken in vielfacher Hinsicht auf die heutige Gestaltung des Eisenbahnwesens in Oesterreich nicht ohne Einfluss war und dessen Name den Fachkreisen noch lange in ehrendem Andenken erhalten bleiben wird.

Geboren in Kaibl in Kärnten am 23. Juli 1826, erhielt Pischof seinen ersten Unterricht in der Musterhauptschule in Klagenfurt, worauf er zunächst als Bergzögling in Idria, sodann am Polytechnischen Institut in Wien seine Studien fortsetzte und nachdem er im Alter von 21 Jahren dieses Institut mit sehr gutem Erfolge absolvirt hatte, als k. k. Ingenieurs-Assistent in den Staatsdienst trat, wo er bei den montan-ärarischen Bahnen im Banate, insbesondere bei der Trassirung und dem Baue der als Pferdebahn angelegten Linie Orawitza—Steierdorf, Gelegenheit fand, sein technisches Wissen zu verwerthen und auch praktische Kenntnisse zu erwerben.

Als der Staat den weiteren Betrieb seines Eisenbahnnetzes aufzugeben beschloss und damit auch die Aussicht auf die Forsetzung des Staatseisenbahnbaues geschwunden war, sah Pischof im Staatsdienste kein Feld zur Verwerthung seiner Kenntnisse und trat in den Dienst der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über. Hier war es hauptsächlich das Centralbureau für die Bauten der Gesellschaft, in welchem er Gelegenheit fand, bei fast allen damaligen Projecten mitzuwirken.

Als die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1867 an den Ausbau der Linie Wien—Stadlau—Brünn schritt, hatte Pischof sich durch seine Befähigung bereits derart hervorgethan, dass ihm als Oberingenieur und Bauleitungschef die Ausführung der schwierigen Theilstrecke von Mislitz nach Brünn übertragen wurde.

Seine Verdienste bei diesem Bahnbaue wurden durch die Verleihung des Ritterkreuzes des Franz Josefs-Ordens ausgezeichnet und fanden auch die ungetheilte Anerkennung seiner Fachgenossen; dieselben hatten zur Folge, dass, als in demselben Jahre in Folge des Anwachsens der Geschäfte bei der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen an die Trennung der Bau- und Betriebs-Angelegenheiten geschritten wurde, Pischof unter Verleihung des Titels eines k. k. Regierungsrathes zum Vorstande der Bauabtheilung berufen wurde.

Mit dem 19. December 1870, als dem Tage, an welchem der Verblichene die Leitung der Bauabtheilung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen übernahm, eröffnete sich ihm ein neues Feld für seine Thätigkeit.

Vor Allem beschäftigte er sich mit der Frage des Ausbaues des vaterländischen Eisenbahnnetzes, und waren es umfangreiche Trassirungen, welche über seine Veranlassung, vorerst zur Schaffung eines Studienmaterials, durchgeführt wurden. — Unter diesen wären zu erwähnen die Trassirungen für die Arlberg-Bahn, die Predil-, Laaker- und Karawanken-Bahn, für die Linie Rottenmann—Bischofshofen—Wörgl, für die Galizische und Böhmisch-mährische Transversalbahn, für die Tarnow-Leluchower, ferner die Istrianer und Dalmatiner Linien u. s. w.

Im Ganzen wurden während Pischof's Amtsthätigkeit Projecte für 41 Bahnlinien mit zusammen 2830 km von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen ausgearbeitet.

Zu den umfangreichen Trassirungsarbeiten trat zu Anfang der 70er Jahre der Bau der Staatsbahnlinien Tarnow-Leluchow, Rakonitz—Protivin, Divacca—Pola mit der Abzweigung nach Rovigno und Spalato — Siverich — Perkovic — Sebenico hinzu, welcher die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vor die neue Aufgabe der directen Bauführung stellte.

Auch als der Bau weiterer Staatsbahnlinien die Schaffung einer eigenen staatlichen Baubehörde, der k. k. Direction für Staatseisenbahnbauten erforderte, war Pischof unermüdlich bemüht, seine reichen Erfahrungen bei den Staatsbahnbauten erfolgreich zur Geltung zu bringen.

In Würdigung des bei den verschiedenen Anlässen bethätigten ersprieslichen Wirkens wurde ihm 1873 der Orden der eisernen Krone III. Classe und der Hofrathstitel verliehen; 1875 erfolgte seine Ernennung zum General-Inspector und 1884 wurde er durch Verleihung des Ritterkreuzes des Leopolds-Ordens ausgezeichnet.

Als es sich darum handelte, dem im Auslande bereits angewendeten System der Zahnschienenbahnen auch in Oesterreich Eingang zu verschaffen, ergriff Pischof die Gelegenheit, dieses System bei der Linie Eisenerz—Vordernberg einzuführen.

In nicht minderem Masse als den staatlichen Projecten und Bahnbauten widmete Pischof seine unermüdliche Thätigkeit auch den Privatbahnen und ist der Umfang seiner Thätigkeit auf diesem Gebiete am besten dadurch illustrirt, dass ungeachtet der in den 70er Jahren eingetretenen Stagnation während Pischof's Amtswirksamkeit 331 Bahnstrecken mit zusammen 9040 km zur Ausführung gelangt sind, während die Zahl der bei der General-Inspection in dieser Periode zur Behandlung gebrachten, wenn auch nicht realisirten Projecte mindestens doppelt so gross war.

Hiebei hat es sich Pischof zur Aufgabe gemacht, auch bei den Privatbahnen jene Einheitlichkeit in die Projecte und Baunormalien zu bringen, welche im Interesse der Allgemeinheit gelegen ist, und war das Zustandekommen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, betreffend die Verfassung der auf Eisenbahnen bezüglichen Projecte und die damit zusammenhängenden Amtshandlungen, nicht zum geringsten Theile sein Verdienst.

Durch das Localbahngesetz vom Mai 1880 erhielt der Eisenbahnbau in Oesterreich eine neue Richtung, welche auch für die Projectanten den Impuls gab, mit neuen Typen hervorzutreten, die nahezu ebenso zahlreich waren als die Projecte, so dass es vieler Energie bedurfte, um auch hier eine Einheitlichkeit zu erzielen. Es war Pischof's klarer Blick, welcher die Nothwendigkeit erkannte, der Verschiedenheit der Schienensysteme entgegen zu treten, und ist es ihm gelungen, 3 Typen für den Oberbau zu fixiren, welche je nach dem Charakter und der Bedeutuug der normalspurigen Bahnen bis zum heutigen Tage Anwendung finden, wodurch er auch der Eisenindustrie einen nicht zu unterschätzenden Dienst erwiesen hat.

Nach mehr als 40jähriger zum grössten Theile dem Staate gewidmeter Thätigkeit sah sich Pischof in Folge eingetretener Kränklichkeit veranlasst, um seine Versetzung in den Ruhestand anzusuchen, welcher ihm am 31. Jänner 1890 unter gleichzeitiger

Verleihung des Titels und Charakters eines k. k. Sectionschefs allergnädigst gewährt wurde.

Mit dieser neuerlichen Anerkennung seiner Verdienste beschloss der Mann, welcher durch 20 Jahre auf die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Oesterreich einen massgebenden Einfluss geübt hat, begleitet von der Achtung und Liebe seiner Untergebenen, denen er stets ein wohlwollender und anerkennender Chef gewesen ist, sein öffentliches Wirken, welches allenthalben und auch ausserhalb der Grenzen seines Vaterlandes volle Anerkennung gefunden hat.

Nur kurze Zeit war es ihm gegönnt, procul negotiis den Abend seines erfolgreichen Lebens im Kreise seiner Familie zu geniessen.

An dem Grabe, welches sich über Math. R. v. Pischof geschlossen hat, trauern mit der Familie des Dahingeschiedenen die Techniker Oesterreichs über den Verlust eines hervorragenden Fachgenossen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Berichtigung.) In der vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen herausgegebenen „Zusammenstellung der Ergebnisse der von den Vereins-Verwaltungen in der Zeit vom 1. October 1887 bis dahin 1888 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben" ist auf Tafel 33 unter „Oesterr, Alpine-Montan-Gesellschaft" ein Durchnittsergebniss von sechs mit Federstahl angestellten Güteproben angeführt. Nach der Erläuterung auf Seite 16 der Zusammenstellung u. s. w." beziehen sich die Werthe der Tabelle 33 auf Neumaterial. Es wird berichtigend bemerkt, dass dies bei den auf die „Oesterr. Alpine Montan-Gesellschaft" bezughabenden Angaben nicht zutreffend ist, indem die angeführten Werthe von Proben aus gebrochenem Altmaterial herrühren. Dementsprechend sind auch die auf Tafel 36 a der Güterprobenstatistik „Erhebungsjahre 1888/89" und die auf Tafel 95 der Güterprobenstatistik „Erhebungsjahre 1889/90" unter „Oesterr. Alpine Montangesellschaft" gemachten Angaben, welche lediglich eine Wiederholung aus der Statistik der Erhebungsjahre 1887/88 darstellen, nicht zutreffend, da auch in diesen Tabellen nur von Proben mit Neumaterial die Rede ist.

— (Vereins-Wagenübereinkommen.) Zu dem genannten Uebereinkommen ist der VI. Nachtrag erschienen und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines sind die am 1. Novmber zur Eröffnung gelangten Strecken

1. Pillkallen-Rautenberg, 18·86 km,
2. Fordon-Culmsee, 33·94 km, der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg,
3. Merzweiler-Selz, 34·805 km,
4. Münster-Metzeral, 5·620 km, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und
5. die voraussichtlich am 1. December zu Eröffnung gelangende Strecke Waldheim—Rochlitz, 20·65 km, der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen

vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXXII. Stückes.) Das am 26. October herausgegebene CXXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2339: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 23. October 1893, Z. 74.135, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Syrmier Comitate in Croatien-Slavonien nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CXXXIII. Stückes.) Das am 27. October herausgegebene CXXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2340: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 20. October 1893, Z. 25.878, betreffend die Wiedergestattung der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Böhmen, Mähren und Niederösterreich, sowie die Aufhebung des Ein- und Durchfuhrverbotes von Klauenthieren aus Croatien und Slavonien nach bezw. durch Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des CXXXIV. Stückes.) Das am 31. October 1893 herausgegebene CXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2341: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund Artikel 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolls verboten ist.

Nr. 2342: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 26. October 1893, Z. 57.855, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einbringung von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Comitate Syrmien (Szerém) in Croatien-Slavonien nach Steiermark.

— (Inhalt des CXXXV. Stückes.) Das am 2. November herausgegebene CXXXV. des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2343: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 26. October 1893, Z. 122.898, betreffend die Bestimmung der Stationen Nimburg und Postelberg als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat den Rechnungsrath Leopold Klatscher im Handelsministerium zum Oberrechnungsrathe ernannt.

Der Handelsminister hat die Hilfsämter-Directions-Adjuncten Josef Schuster und Carl Konyárd zu Hilfsämter-Directoren im Handelsministerium ernannt.

Das
VERORDNUNGS-BLATT
des
K. K. HANDELS- MINISTERIUMS
für
Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration
Wien, I., Wallfischgasse 15.

Kais. kön. Privilegium. [383]
Lichtpaus-Anstalt
H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)
Wien, Währing, Johannesgasse 35,
empfiehlt sich zur Vervielfältigung von Plänen nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die Zeichnung auf Pauspapier nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. Lieferung von Cianotipapier zur Selbstanfertigung von Plänen (weisse Linien auf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten-Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, k. und k. Hof-Spediteur, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.

Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten
Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 7.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Theaterplatz 16.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe. VOITERSREUTH.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. ILMENAU in Thüringen. SAALFELD a/S. in Thüringen. MÜHLHAUSEN in Thüringen. SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.

Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest. Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen. Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten Patent-Möbelwagen Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.

Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Finme, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft Aussig und Bodenbach.
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft,
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowoslelitza.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr) Tarif Theil V, Heft 2.

Ermässigung der Frachtsätze nach einzelnen Stationen.

Ab 1. November 1893 ermässigen sich die Frachtsätze nach Cadolzburg um 7, nach Füssen und Wolfratshausen um je 10 und nach Zirndorf um 2 Rm. für 10.000 kg.

Der Stationsname Radnitz ist in Stupno-Břas abgeändet worden.

Wien, am 23. October 1893. [914]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1893 tritt der Nachtrag IV zu Theil II, Heft 3, des Tarifes für den obbezeiehneten Verkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Ergänzungen, bezw. Aenderungen der besonderen Bestimmungen, Aenderungen von Stationsnamen und Einbeziehung von deutschen Stationen.

Der Nachtrag kann durch die betheiligten Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Wien, den 28. October 1893. [915]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr) Theil V, Heft I.

Neuer Ausnahmetarif.

Am 1. December 1893 gelangt ein neuer Tarif, Theil V, Heft 1, Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen und Coaks von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Swolenowes-Smečna) nach Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und nach Stationen der Localbahn Asch-Rossbach, zur Einführung.

Hiedurch wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. November 1890 sammt allen Nachträgen aufgehoben.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. December 1893.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes sind ab 15. November 1893 bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Dienststellen zum Preise von 0·50 Mark = 0·60 Kronen pro Exemplar zu beziehen.

Wien, am 30. October 1893. [916]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Tarif-Berichtigung.

Auf Seite 11 des Ausnahmetarifes vom 1. September 1893 für die Beförderung von mineralischer Kohle soll es in der Rubrik „Frachtsätze in Heller“ richtig „Frachtsätze in Kronen“ heissen.

Wien, am 30. October 1893. [917]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau.

Einführung eines Ausnahmetarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1893 ist ein Ausnahmetarif für unverpacktes frisches Obst im Verkehre zwischen sächsischen und schweizerischen Stationen in Wirksamkeit getreten.

Wien, am 30. October 1893. [918]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr.

Einführung eines Anhanges zum Tarife vom 15. November 1892 für Zuckertransporte.

Mit Giltigkeit vom 15. November 1893 gelangt ein Anhang zum Ausnahmetarife vom 15. November 1892 für die Beförderung von Rohzucker und Pilézucker von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Bahn, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, k. k. priv. Böhmischen Westbahn, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen) nach den Rhein- und Main-Umschlagsplätzen zur Ausgabe.

Dieser Tarifanhang enthält Bestimmungen, betreffend Gewährung von Frachtnachlässen und ist bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen gratis erhältlich.

Wien, am 30. October 1893. [919]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr zwischen Görz, Monfalcone und Sagrado einerseits und Stationen der österreichischen Eisenbahnen andererseits.

Aenderung der Bestimmungen eines Ausnahmetarifes.

Mit Giltigkeit vom 7. November 1893 werden die Bestimmungen des Ausnahmetarifes XIII auf Seite 16 der Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone und Sagrado der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen österreichischer Bahnen andererseits, giltig vom 1. Jänner 1890 (bezw. auf Seite 3 des ab 15. Juni 1891 giltigen Nachtrages III zu diesen Ausnahmetarifen), dahin abgeändert, dass der bezeichnete Ausnahmetarif unter Aufrechthaltung der sonstigen Bestimmungen für Schleifholz bis zu **6·3 m** Länge (statt wie bisher nur bis zu 4 m Länge) Anwendung zu finden hat.

Wien, am 3. November 1893. [920]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. und k. Bosnabahn. Bosnisch-hercegovinische Staatsbahnen.

Nachtrag III zum Tarife, Theil II.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Lašva — Travnik der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen (westliche Linien) ist der Nachtrag III zum Tarife, Theil II, vom 1. August 1891, erschienen.

Derselbe enthält den Kilometerzeiger der Strecke Lašva — Travnik, Frachtsätze für die Stationen dieser Strecke, Stationstarif für die Station Lašva, endlich Berichtigungen und Ergänzungen.

Wien, am 3. November 1893. [921]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Verschiebung des Einführungstermines eines Tarifnachtrages.

Der Einführungstermin des mit Kundmachung vom 6. October 1893 veröffentlichten Nachtrages III zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, wurde vom 1. November 1893 auf den 1. December 1893 verschoben.

Prag, am 30. October 1893. [922]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn.

Ausnahmetarif für Zucker aller Art etc. von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen via Wien vom 1. September 1892.

Einbeziehung der Stationen Aurachkirchen und Liezen der Oesterr. Staatsbahnen in den Tarif.

Mit 15. November 1893 werden die Stationen Aurachkirchen und Liezen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den vorbezeichneten Ausnahmetarif einbezogen.

Die diesbezüglichen Schnitt-Frachtsätze für diese beiden Stationen beziffern sich, wie folgt:

	B. Vom Schnittpunkte		
	ad a) für beliebige Mengen	ad b) für 5000 kg	ad c) für 10.000 kg
	pro 100 Kilogramm		
nach Aurachkirchen, bezw. Liezen . . .	111 kr.	83 kr.	63 kr.

Die Entfernung von Aurachkirchen bis Nussdorf beträgt 265, jene von Liezen bis Nussdorf 266 Kilometer.

Wien, am 29. October 1893. [923]

K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigungsblatt zu Nachtrag III des Tarifes Theil II, Heft 1.

Zu dem mit 1. November 1893 in Kraft tretenden Nachtrag III des Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarifes tritt mit Giltigkeit ab 1. November 1893 ein Berichtigungsblatt in Wirksamkeit, welches billigere Taxen im Verkehre zwischen sächsischen Stationen einerseits und den Stationen Gewitsch-Jaroměřic, Gross-Opatowitz, Mähr.-Trübau und Prossnitz enthält.

Dieses Berichtigungsblatt wird von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich ausgefolgt.

Wien, den 30. October 1893. [924]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Provisorischer Ausnahmetarif für Futtermittel.

Mit Giltigkeit vom 15. November 1893 bis auf Weiteres tritt im oben bezeichneten Verbands-Güterverkehr ein provisorischer Ausnahmetarif für die Beförderung von Futtermitteln in Kraft.

Abdrücke dieses Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 1. November 1893. [925]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband (Verkehr mit Oesterreich).

Directe Frachtsätze für Oelsaaten und Malz.

Am 15. November 1893 kommen directe Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 b für Oelsaaten und Malz pp in Wagenladungen von 10.000 kg zwischen Hohenau (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) einerseits und verschiedenen deutschen Stationen andererseits zur Einführung.

Näheres über die Höhe dieser Sätze ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Wien, am 28. October 1893. [926]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge VII zu den Heften 1, 2 und 3.

Mit 15. November 1893 treten zum Rheinisch-Westphälisch-Sächsischen Verbandstarif vom 20. Juni 1890 die Nachträge VII zu den Heften 1, 2 und 3 in Kraft, welche in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegen.

Dieselben sind zum Preise von 0·10, resp. 0·15 Mark bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 28. October 1893. [927]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Ungarisch-Oesterreichisch-Deutscher Holzverkehr.

Frachtsatz für Eisenbahnscwellen.

Für die von Malaczka nach Falkenstein (Station der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen) zu befördernden Eisenbahnschwellen-Sendungen wird bis auf Widerruf, unter Aufrechthaltung der für diesen Artikel bestehenden Tarifbestimmungen, der directe Frachtsatz von 1 Mark 53 Pfennig angewendet.

Budapest, am 29. October 1893. [928]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Anwendung der Zuschlagsfristen im internationalen Verkehre.) Das Handelsministerium hat unterm 19. October den Bericht der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, wonach die für den internen Verkehr im Bereiche der Staatsbahnen bestehenden Zuschlagsfristen auf Grund der Ausführungsbestimmungen § 6, Abs. 3 zu Art. 14 des internationalen Uebereinkommens auch im internationalen Verkehre zur Anrechnung gebracht werden, zur Kenntniss genommen. [H.-M.-Z. 51.769.]

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern unter Herstellung der directen Frachtsätze von der ursprünglichen Aufgabe- bis zur neuen Bestimmungsstation vom 1. März 1892.) Mit Wirksamkeit vom 1. November gelangt zu obigen Bestimmungen der Nachtrag I zur Einführung, welcher neben Ergänzungen und Berichtigungen hauptsächlich Vorschriften über die Behandlung von Einlagerungssendungen zu 15.000 kg und darüber, die in Wagen mit höherem Ladegewicht eintreffen, ferner neue Bestimmungen darüber enthält, in welchen Fällen und unter welchen Voraussetzungen die Herstellung der directen Frachtsätze im Wege der Frachtrückerstattung erfolgt.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Tarifheft 2.) Am 1. November gelangte der Nachtrag XI zur Einführung. Er enthält Aenderungen des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen und einzelner Stationsnamen, ferner Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stationstariftabellen, der Ausnahmetarife, sowie der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den bayerischen Vicinal- und Localbahn-Stationen. Die Nachträge I—X werden hiedurch ausser Kraft gesetzt. Insoweit im Verkehre mit der Station Furth i. W. im Ausnahmetarif 2 für Artikel der österreichischen Stückgutclasse II Erhöhungen gegen die seitherigen Frachtsätze eintreten, erlangen sie erst am 15. December Geltung. — Die nur in beschränkter Weise anwendbaren Frachtsätze des Ausnahmetarifes 26 für hydraulischen Kalk (Roman-Cement) kommen mit Giltigkeit vom 15. December in Wegfall; es ist hiefür der Artikel hydraulischer Kalk (Roman-Cement) ohne die seitherige Beschränkung in den Ausnahmetarif 21 für Cement aufgenommen worden. Die für hydraulischen Kalk bei Ebersbach und Warnsdorf eintretenden Erhöhungen erlangen jedoch erst am 15. December Giltigkeit.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. (Einführung des Tarifnachtrages 2.) Am 1. November gelangte der Nachtrag 2 zum Magdeburg-Bayerischen Gütertarif zur Einführung. Durch denselben werden neben einigen bereits früher eingeführten Aenderungen directe Frachtsätze mit einer Anzahl von Stationen bayerischer Localbahnen hergestellt. Soweit diese Stationen gegenwärtig noch nicht dem Betriebe übergeben sind, gelten die betreffenden Frachtsätze erst vom Tage der Betriebseröffnung ab. Der Nachtrag enthält ferner theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Salzburg und den Stationen Braunschweig, Buckau, Halle a. S., Magdeburg, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg, sowie einige Aenderungen in den Frachtsätzen für den Verkehr mit den bayerischen Privat-Localbahn-Stationen. Der Ausnahmetarif 1, Abtheilung C, für Schleifholz findet auf den unter Ziffer a genannten Artikel „Schwartenbretter zu Grubenzwecken bestimmt“ keine Anwendung mehr. Die hiemit für diesen Artikel verbundene Frachterhöhung tritt erst am 16. December in Wirksamkeit. Neu aufgenommen wird durch den Nachtrag der Ausnahmetarif 8 für eine grössere Anzahl von Artikeln bei Aufgabe als Stückgut im Verkehre zwischen Salzburg und den obengenannten Stationen des Bezirkes der unterzeichneten Verwaltung.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Nachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 1. November gelangte der Nachtrag I zum Tarife vom 15. April, Aenderungen und Ergänzungen der Beförderungs-Bestimmungen, des Kilometerzeigers, der Güterclassification und der Tariftabellen enthaltend, zur Einführung. — Hervorgehoben werden die erheblichen Frachtermässigungen für den Versandt von Metallen und Metallwaaren in Stückgutmengen aus sämmtlichen Versandtbezirken, für Cement in Wagenladungen von Stationen des Directionsbezirkes Breslau und für Zucker in Wagenladungen von Stationen der Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg und der Bayerischen Staatsbahnen.

Preussisch-Bayerischer Verkehr. (Einführung des Tarifnachtrages I.) Der am 1. November in Kraft getretene Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und der Tariftabellen, sowie Berichtigungen des Haupttarifes.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Licitations-Kundmachung.

Am **27.** eventuell auch noch am **28. November 1893** werden von 9 Uhr Vormittags an in dem **Frachtenmagazine** der Station **Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) unanbringliche und überzählige Güter,** sowie auch **diverse Fundgegenstände** in öffentlicher Licitation an die Meistbietenden gegen Baarzahlung veräussert werden.

Das Verzeichniss über sämmtliche zur Veräusserung bestimmte Güter liegt bei dem k. k. Bahnbetriebsamte Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) zur Einsicht auf.

Wien, im October 1893.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien.

LAGERHÄUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

WILHELM NOWOTNY'S
Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei
Lieferant der k. k. Staatsbahnen
WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33
empfiehlt sich den (363)
P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung ab gerechnet.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1947	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Soda	Ebensee	Josefstadt-Jaroměř Königinhof Nimburg St.E.G. od. Oe.N.W.B. Pardubitz St.E.G. oder Oe.N.W.B. Parschnitz Reichenberg Tannwald	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der für diesen Artikel bestehenden allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Tarif	kr. ö. W. 128·8 123·5 98·5 116·1 133·7 111·3 108·1	Verschieden	Im Kartirungswege		
1948	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zuckerrüben	Krč Rostel	Modřan	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	6·9 kr.	kr. 6·0 6·0	0·9 kr.	Im Kartirungswege		
			Rüben-Abfälle, Rübenschnitte	Modřan	Krč Rostel				6·9 kr.	6·0 6·0	0·9 kr.			
1949	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hopfen, russischer Herkunft	Brody (Bhf.) transit	Prag Wien Nordbhf.	Aufgabe in Wagenladungen à 5000 kg, bezw. Frachtzahlung für dieses Quantum pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr (insbesondere für Granica transit) bestehenden Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr		kr. 172·7 156·6		Im Kartirungswege		
				Podwołoczyska (Bhf.) transit	Wien Nordbhf.					174·4				
			Granica transit	Eger	für Sendungen nach Bayern und Süddeutschland					134·8				
				Furth i/W.						134·8				
1950	Südbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mahlproducte aus Getreide	V e l e n c e z e		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1894	Westungarisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1893, resp. Theil III, Heft 1 und 2, vom 1. November 1892, bezw. vom 15. September 1892	V e r s c h i e d e n	V e r s c h i e d e n	ad a) 28 Heller ad b) 24 Heller = 12 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf ecbliessende Firma ale Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens bis Ende März 1895 in Vorlage gebracht werden müssen	Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 4 ex 1893, sub Post 109 enthaltene Publication rücksichtlich a) Wien loco mit dem Giltigkeitsbeginne nebigor Begünstigung. b) Wien St.E.G. trs., jedoch erst mit 31. December 1893 ausser Kraft gesetzt

a) Wien loco (sämmtliche Bahnhöfe und Wien-Lagerhaus)
b) Wien St.E.G. transit, mit der Bestimmung nach den in dem Tarife für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil III, Heft 1 und 2, giltig vom 1. November 1892, bezw. vom 15. September 1892 aufgenommenen Stationen, insoferne der Verkehr via Wien instradirt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1951	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Malz	Granica transito	Bedihost	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr mit Granica transito giltigen besonderen Bestimmungen das russische Verkehrsgebiet betreffend	Bis zur Durchführung im Tarife, längstens jedoch bis Ende December 1893	Oestorreichisch-Russischer Grenzverkehr, Tarif vom 1. November 1892		kr.		Im Kartirungswege		
					Chirlitz-Turas					54·0				
					Chropin					62·0				
					Eywanowitz					48·0				
					Kojetein					52·6				
					Krzenowitz					49·0				
					Nezamislitz					59·0				
					Rausnitz-Slawikowitz					51·4				
					Sokolnitz					57·2				
					Wrbatek					60·6				
					Stationen der K.F.N.B.					52·8				
					Aussig					112·9				
					Běchowic					112·9				
					Beřkovic-Melnik					112·9				
					Bodenbach					101·7				
					Böhm.-Brod					112·9				
					Böhm.-Trüban					83·3				
					Brandeis					88·9				
					Brüsau-Brünlitz					88·0				
					Bubna					112·9				
					Bubna Unionbank					112·9				
					Chotzen					90·1				
					Elbeteinitz					105·7				
					Hohenstadt					70·2				
					Kanitz-Eibenschitz					75·2				
					Kolin					108·3				
					Kralup					112·9				
					Lieben					112·9				
					Lobosic					112·9				
					Nimburg					112·9				
					Pardubitz					98·2				
					Peček					112·8				
					Prag					112·9				
					Raitz					77·6				
					Raudnitz					112·9				
					Skalic-Boskowic					81·2				
					Theresienstadt					112·9				
					Weltrus					112·9				
					Zwittau					87·9				
					Stationen der St.E.G.									
					Aussig					112·9				
					Kolin					108·3				
					Lieben					112·9				
					Nimburg					112·9				
					Neubidschow					113·1				
					Poděbrad					112·9				
					Pardubitz					98·2				
					Prag Oe.N.W.B.					112·9				
					Prag Anglobank					112·9				
					Pilnikau					97·7				
					Pelsdorf					98·5				
					Schreckenstein					112·9				
					Tetschen					101·7				
					Wyšocan					112 9				
					Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.									
				oder vice versa										
1952	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Cement	Podgórze-Bonarka	Granica transit	Aufgabe von, bezw. Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der im Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr bestehenden allgemeinen und für den Verkehr mit Granica transit giltigen besonderen Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr, Tarif vom 1. Juli 1892	Besteht kein directer Frachtsatz	11·8 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.						
Die Publication erfolgt		1953	1954	1955	1956	1957	1958
von der	und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn
		K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Betheiligten Bahnverwaltungen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel		Coaks	Kohle und Coaks	Coaks	Cellulose	Dachpappe	Hopfenstangen als Frachtgut
für die Transportstrecke: von	via Prag (Smichow)—Hostivitz: Pilgram	Segen-Gottes	Segen-Gottes	Segen-Gottes	Grammat-Neusiedl St.E.G. tre.	Königshan	
für die Transportstrecke: nach	via Prag (Smichow)—Hostivitz: Milostin-Konnowa	Söll-Leukenthal	Vöslau-Gainfarn	Kirchbüchl	Klein-Neusiedl	Budapest: nyugoti pályaudvár; dunaparti t. p. n.; fővarosi közraktárak; Józsefváros; Lipótváros; déli vasut; Kelenföld; Ó-Buda-fiatori-gát	
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen		Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und in vollen Wagenladungen, d. i. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Anfgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	1) Frachtzahlung für mindest. das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2) Erfüllung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit		Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längst. bis Ende December 1893
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung		Directer Tarif vom 1. Juni 1893	Directer Tarif vom 1. Juni 1893	Directer Tarif vom 1. Juni 1893	Localtarif	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen
Frachtsatz per 100 kg		73·0 kr.	43·0 kr.	79·0 kr.	10 8 kr.	Besteht kein directer Frachtsatz	Es besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz		69·8 kr.	35·5 kr.	75·0 kr.	9·0 kr.	152 kr.	46·0 kr. ö. W.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		3·2 kr.	7·5 kr.	4·0 kr.	1·8 kr.		
Art der Durchführung		Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind				
Besondere Bemerkungen			Das Abladen der Sendungen haben die Empfänger auf ihre eigenen Kosten innerhalb der tarifmässig festgesetzten Zeitfrist besorgen zu lassen				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1959	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 des Elbeumschlags-Tarifes für Oesterreich	Častolowitz	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		52*) Pfennige		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag; bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag					47*) Pfennige				
					Dresden-Elbkai					77 Pfennige				

Für Langholztransporte beträgt die Schlepphahngebühr 6 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag.

1960	**Oesterr. Nordwestbahn** als betriebführende Verwaltung der Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz		Rübe	Ronov	Žleb Wrdy-Bučic	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Localbahn Časlau—Zawratetz	Kreuzer ö. W. 8·0	4·0	4·0	Im Kartirungswege		Die ermässigten Sätze gelangen nur für die Transporte an die Zuckerfabriken in Žleb, Wrdy u. Unter-Bučic zur Anwendung
				Zawratetz-Třemošnitz	Žleb Wrdy-Bučic				13·0	4·5	8·5			
									13·0	5·0	8·0			
									15·5	5·8	9·7			
			Rübenschnitte, Rübenabfälle, Composte und Schlamm von der Zuckerfabrikation	Žleb Wrdy-Bučic	Ronov				8·0	4·0	4·0			
									13·0	4·5	8·5			
				Žleb Wrdy-Bučic	Zawratetz-Třemošnitz				13·0	5·0	8·0			
									15·5	5·8	9·7			

Die ermässigten Frachtsätze gelangen nur für Transporte von den Zuckerfabriken in Žleb, Wrdy und Unter-Bučic zur Anwendung

Im **Druck und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien** ist erschienen:

Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen.

Heft 104.

Die Vorschriften

betreffend den

Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österr. Eisenbahnen.

Zusammengestellt von

Dr. Max Freiherrn von Buschman,

k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Preis 70 kr. ö. W.

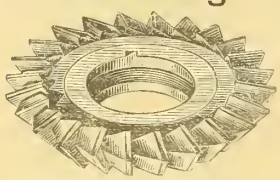
Ein Personenwagen II III. Classe,

Spur 1·106 Meter, in gutem Zustande, ist **billig abzugeben.** Etwaige Reflectanten belieben Anfragen unter **„A. C. 4875“** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I,** einzusenden.

(385)

Werkzeugfabrik **BLAU & Co.**

WIEN (375)



Hernals, Hauptstrasse Nr. 122

Telephon-Nummer 6137

liefert **sämmtliche Werkzeuge** für Maschinen-Fabriken, Reparatur-Werkstätten, Gas- und Wasserleitungs-Installationen.

Schnellbohrmaschinen.

Illustrirtes Preisbuch gratis u. franco.

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

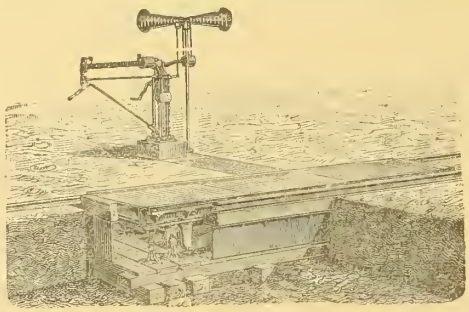
C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

Centrale: Wien, I. { Maximilianstrasse 8. / Akademiestrasse 4.

Filiale: Budapest, Andrássystrasse Nr. 1.

Erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage o h n e Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Döbling bei Wien.

Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (312)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.

Waggon-Oefen 566 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine „Helios“.

Absolut rauchverzehrende „Calorifères“.

Central-Heizungen aller Systeme.

Federhalter

in jeder Preislage und in unübertroffener, solidester Ausführung empfehlen neben ihren altbewährten Fabrikaten in

Stahlschreibfedern

CARL KUHN & CO.

WIEN.

Zu beziehen durch alle Schreibrequisiten-Handlungen. (384)

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie **alle Arten von**

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb,

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (332)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**

B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**

Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner

k. k. priv. Cementfabrik (378)

Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 128. Wien, 7. November 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Mühlen-Enquête. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 31. October 1893, Z. 58.233, an die österreichischen Eisenbahnverwaltungen, betreffend das Ergebniss der vom 26. bis 28. October im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie abgehaltenen Tarif-Enquête.

Bei der hieramts in der Zeit vom 26. bis 28. October d. J. im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie abgehaltenen Tarif-Enquête gelangten rücksichtlich der einzelnen Interessentengruppen, welche sich im Laufe der Verhandlungen gebildet hatten, die nachstehenden Anträge zur Annahme:

Gruppe I (Mühlen in Galizien und in der Bukowina): Es wird das Verlangen gestellt, unter Aufrechterhaltung des jetzigen Tarifsystems, den einzelnen Mühlen solche Refactien (mit Ausschluss solcher für den Versandt von geschälten Erbsen, geschälter Hirse und Rollgerste) einzuräumen, welche es ermöglichen, der dermalen bestehenden Concurrenz sowohl in den galizischen Binnenstationen, als auch auf den sonstigen Absatzplätzen zu begegnen, wobei vorzugsweise der Export nach dem Auslande gefördert werden soll.

Gruppe II (Mühlen in Wien und Niederösterreich mit Ausschluss des in Gruppe III fallenden Theiles): Es wird gewünscht die unveränderte Aufrechterhaltung des jetzigen Tarifzustandes, und könnte einer Alterirung desselben nach Massgabe der Anträge für die Gruppen III und IV nur in dem Falle zugestimmt werden, als hiedurch die Gewährung individueller Begünstigungen nach Bedarf — insoweit sie nicht der bestehenden Concurrenz zugute kommen — nicht gehindert wird. Auch sollen für den Export von Kleie billige Tarife, etwa Classe C, allgemein zugestanden werden.

Gruppe III (Mühlen innerhalb des nachstehend umschriebenen Binnengebietes: von Lundenburg bis Troppau und darüber hinaus, von Grussbach bis Brandeis a. d. Adler, von Znaim bis Iglau, von Sigmundsherberg-Horn bis Gmünd, von St. Valentin nördlich bis zur böhmischen Grenze); Es wird das Verlangen gestellt, dass an Stelle der bestehenden zehnpercentigen Mehlrefactie für den Versandt von Mehl nach den nördlichen Absatzgebieten bis zur Reichsgrenze neue Tarife zu treten haben, welchen das einheitlich für den ganzen Durchlauf durchzurechnende Barême von 0·4 kr. per 100 Kilogramm und einen Kilometer für die ersten 50 Kilometer und von 0·2 kr. per 100 Kilogramm und jedes folgende Kilometer plus 4 kr. Manipulationsgebühr zu Grunde liegt.

Ausserdem soll der beim Getreidebezuge bestehende zehnpercentige Nachlass in der Form und dem Umfange wie im Jahre 1893, jedoch unter Einbeziehung von Hirse, aufrechterhalten werden.

Gruppe IV (Mühlen in den übrigen Theilen von Böhmen, dann Oberösterreich, Salzburg, Tirol [exclusive Südbahnstationen] und Vorarlberg): Das Begehren richtet sich darauf, dass der für den Getreidebezug bestehende Nachlass, unter Einbeziehung von Hirse, von 10 Percent auf 17 Percent erhöht wird, wobei für Vorarlberg wegen seiner exponirten Lage die gedachte Ermässigung nicht von dem barêmmässigen Satze, sondern von den Stationstarifen zu berechnen wäre.

Ausserdem erhielten auch noch die nachstehenden bahntarifarischen Wünsche die Zustimmung der in der Enquête vertretenen Delegirten und Experten:

1. Die bestehenden russischen und rumänischen Getreide-Verbandstarife sollen auch im gebrochenen Verkehre auf das im Inlande verarbeitete Getreide russischer und rumänischer Provenienz, welches als Mehl zur Weiterverfrachtung gelangt, in Anwendung gebracht werden.

2. Die k. k. Regierung wird ersucht, ihren Einfluss dahin geltend zu machen, dass in der Folge die eisenbahntarifarischen Begünstigungen, welche den Mühlen der III. Gruppe bewilligt werden,

a) soweit sie Getreide betreffen, auf alle Cerealien (Gerste), Hirse, Hülsenfrüchte etc.;

b) soweit sie Mahlproducte betreffen, auf alle Mühlenfabrikate aus Gerste, Buchweizen, Hirse, Hülsenfrüchte etc. zu Gunsten der diese Artikel verarbeitenden Mühlen ausgedehnt werden.

3. Die Tiroler und Vorarlberger Mühlenvertreter sprechen den Wunsch aus, dass zur Vermahlung gelangender Mais und Cinquantin dieselbe Frachtbegünstigung wie Weizen geniessen soll.

4. Die Lagerzinsfreiheit für Getreide soll von 3 Tagen wenigstens auf 5 Tage verlängert werden.

5. Es sollen für den Mehlversandt in Theilsendungen (5000 Kilogramm und darunter) entsprechende Tarifnachlässe gewährt werden.

Die geehrten Verwaltungen werden nunmehr eingeladen, diese Anträge, und zwar im Hinblicke auf den mit Jahresschluss bevorstehenden Ablauf der derzeitigen Begünstigungen für die Mühlenindustrie baldthunlichst im wechselseitigen Einvernehmen in eingehende Erwägung zu ziehen und hierüber im Wege einer hiemit zu betrauenden Bahnverwaltung anher ehestens die Aeusserung zu erstatten.

Wien, am 31. October 1893.

Für den k. k. Handelsminister:

Wittek m. p.

Inland.

Mühlen-Enquête.

Die Verhandlungen der vom k. k. Handelsministerium im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie veranstalteten Enquête wurden Donnerstag den 26. October, um 10 Uhr Vormittags, vom Vorsitzenden, Sectionschef Dr. Ritter von Wittek, eröffnet.

Derselbe begrüsste in seiner Eröffnungsrede die erschienenen Delegirten und Experten, betonte die Wichtigkeit des Gegenstandes der Enquête und die grossen Schwierigkeiten, welche der Lösung des Problems einer befriedigenden Gestaltung der Cerealien- und Mehl-Tarife namentlich wegen der Rückwirkung ihrer Behandlung auf andere Industrien entgegenstehen, und sprach die Hoffnung aus, dass es der Enquête-Berathung gelingen werde, dem Handelsministerium praktisch verwerthbare Vorschläge in der Tariffrage an die Hand zu geben.

Ueber Antrag des Delegirten, Reichsraths-Abgeordneten Herrn Dr. Fořt, wird beschlossen, über die vorliegenden Fragen eine General-Debatte einzuleiten.

In derselben ergreift zunächst Herr Gustav Pappenheim (Wien) das Wort; er glaubt die ausserordentliche Bewegung in den Mühlenkreisen durch die ebenso ausserordentlich ungünstige Lage derselben begründen zu sollen und weist nach, dass diese Lage wohl in einer Ueberproduction zu suchen sei, welche jedoch nicht auf eine unnatürliche Ausdehnung dieses Gewerbes zurückzuführen ist, sondern durch die in den handelspolitischen Verhältnissen begründete Concurrenz der ungarischen Mühlen hervorgerufen wurde. Er weist ziffermässig nach, dass bei einem Durchschnittsconsum im Werthe von 240 Millionen Gulden Weizenmehl, für 60 Millionen Gulden Weizenmehl aus Ungarn nach Oesterreich kommen. Redner erwähnt der ausserordentlichen Begünstigungen, welche die ungarischen Mühlen von Seite der ungarischen Regierung geniessen, beklagt, dass man sich in Oesterreich noch nicht zu ausserordentlichen Massnahmen zu entschliessen vermochte, und richtet in dieser Richtung einen warmen Appell an die Regierung, sowie an die Eisenbahnen.

Diesen beifällig aufgenommenen Ausführungen, welche den Vorsitzenden veranlassten, mit Bezug auf einen von dem Redner gebrauchten Ausdruck über das Vorgehen des früheren ungarischen Handelsministers, einzugreifen und auf die Vermeidung ähnlicher Ausfälle zu dringen, schloss sich der nächste Redner, Herr Director Moriz Lazarus (Lemberg) an, welcher insbesondere betont, dass die Mühlenindustrie Galiziens umsomehr geschützt werden müsse, als sie den einzigen Industriezweig dieses Landes und im innigen Zusammenhange mit der Landwirthschaft die eigentliche Steuerkraft des Landes bilde; Redner spricht sich gegen die Disparität der Tarifirung von Mehl und Getreide, sowie gegen den Kilometertarif aus, welcher in Galizien nicht nur die Mühlenindustrie, sondern auch die Landwirthschaft vernichten würde.

Delegirter Reichsraths-Abgeordneter Herr Dr. Josef Fořt (Prag) bespricht die ungünstige Lage der böhmischen Mühlenindustrie und weist in einer längeren, durch statistische Daten belegten Rede die ungünstige Situation derselben nach; er betont, dass die ungarische Concurrenz in allen Theilen Oesterreichs, wenn auch nicht allwärts gleichmässig, zur nachtheiligen Wirkung gelange, und spricht den Wunsch aus, dass die vor einigen Jahren im Handelsministerium gepflogenen statistischen Erhebungen über den Import ungarischer Mühlen nach den einzelnen Ländern und den Mehlversandt von den österreichischen Mühlenstationen fortgesetzt und deren Ergebnisse veröffentlicht werden mögen.

In längeren, wiederholt von Beifall unterbrochenen Ausführungen erörtert er die Nothwendigkeit des Schutzes der Mühlenindustrie wegen ihres innigen Zusammenhanges mit der Landwirthschaft, und richtet an den Herrn Vertreter des Ackerbauministeriums die Bitte, derselbe möge thunlichst dahin wirken, dass das Ackerbauministerium den vollen Ernst der heutigen Frage würdige und auf die baldige Einleitung einer Schutzaction Einfluss nehmen möge.

Bei Besprechung der Ursachen des Verfalles der österreichischen Mühlenindustrie vindicirt er die Schuld nicht allein den Tarifverhältnissen, insbesondere den Wirkungen des Staffeltarifes, sondern hauptsächlich der intensiven Ausnützung des Restitutionsverfahrens beim Bezuge ausländischen Getreides durch die ungarischen Mühlen. Er spricht sich schliesslich gegen die von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Prag eingeräumten, hauptsächlich den ungarischen Müllern zufallenden Lagerbegünstigungen aus.

Nach den Ausführungen des Delegirten Herrn Vincenz Till (Bruck a/Mur), welcher für die staatliche Bestimmung der Getreidepreise plaidirt, wird die Verhandlung abgebrochen.

In der Abends 7 Uhr stattgehabten Fortsetzung der Berathungen weist

Delegirter Herr Demetrius Economo (Triest) darauf hin, dass im Interesse der Triester Mühlenindustrie die Gewährung von Exportprämien, ferner die Einräumung möglichst billiger Tarife für den Getreidebezug aus Ungarn unter Festhaltung einer womöglich 30percentigen Disparität zwischen Getreide und Mehl und endlich die Einräumung der Zollrestitution bei Vermahlung ausländischen Getreides schon bei erfolgender Ausfuhr von 50 pCt. anzustreben seien.

Delegirter Herr Dr. Heinrich Knöpfmacher (Brünn) führt aus, dass im Allgemeinen und insbesondere die böhmisch-mährischen Mühlen durch nachfolgende Momente ungünstig beeinflusst werden, und zwar durch die gleiche Tarifirung von Getreide und Mehl, durch das Staffelsystem, durch das Nebeneinanderbestehen verschiedener Barêmes, durch die Unzulässigkeit des Durchrechnens der Tarife bei dem Verkehre von mehreren Bahnen, durch dis Uebernahme der Concurrenzsätze bei Knotenpunkten und die daraus entstehenden Rückwirkungen und Anomalien für vorgelegene Stationen, durch sonstige Anomalien, welche aus dem Refactiewesen entspringen, sowie endlich durch die Lagerbegünstigungen, die in erster Reihe den ungarischen Mühlen zugute kommen.

Delegirter Herr F. J. Daubek (Brünnlitz) weist auf die grossen Differenzen hin, welche die an Zwischenstationen gelegenen Mühlen im Vergleiche mit der directen Abfertigung von Mehl aus Ungarn tragen müssen, und beantragt in Folge dessen die Anwendung des Kilometertarifes.

Delegirter Herr kaiserl. Rath Friedrich Vogel (Wien) erklärt, dass der Wiener Platz deshalb sehr schlecht daran sei, weil demselben keine Specialbegünstigungen wegen der erforderlichen Ausdehnung derselben auf ungarisches Getreide und

Mehl zugewendet werden können und weil weiters Wien am meisten durch die Steuerverhältnisse zu leiden habe.

Delegirter Herr David Löwenherz (Lemberg) spricht sich für die Beibehaltung des Staffeltarifes und die Zollrestitution aus.

Delegirter Herr Benno Seyfried (Brünnlitz) findet die Ursache des Niederganges der Mühlenindustrie vorwiegend in den Staffeltarifen der österr. Eisenbahnen, in der Ungleichheit der Tarife untereinander, insbesondere in der Gegenstellung zu jenen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und in der Begünstigung der ungarischen Mehltransporte durch die österr. Eisenbahntarife; er erwartet eine Abhilfe von der Beseitigung des Staffelsystems im Geltungsgebiete aller österr. Eisenbahnen durch Einführung eines einheitlichen Kilometertarifes, sowie in der differentiellen Behandlung des Getreides und Mehles.

Herr Hofrath Dr. Franz Liharzik (k. k. Oesterr. Staatsbahnen) stellt thatsächlich richtig, dass ungarisches Mehl nicht günstiger behandelt wird, als österreichisches.

Delegirter Herr Emil Reiser (Prag) betont die Identität der Interessen des böhmisch-mährischen Getreidehandels mit jenen der Mühlenindustrie.

Delegirter Herr Moriz Lazarus (Lemberg) weist ziffermässig auf den steigenden Import ungarischen Mehles nach Galizien hin, welches im Gegensatze zu den anderen Ländern, insbesondere zu Böhmen, nicht in der Lage sei, durch Absatz seiner Industrieproducte in Ungarn einen Ausgleich zu finden. Derselbe spricht sich ferner für die Beibehaltung der Zollrestitution bei Vermalung von Getreide, sowie für jene des Staffeltarifes aus.

Delegirter Herr Bernhard Schapira (Stanislau) spricht in ähnlichem Sinne wie der Vorredner.

Delegirter Herr Reichsraths-Abgeordneter Heinr. Popper (Czernowitz) stellt den Antrag, dass die von dem Herrn Delegirten Dr. Fořt beantragte Statistik, um einseitigen Auffassungen der wirthschaftlichen Beziehungen entgegenzuwirken, allgemein auf den Wechselverkehr zwischen Oesterreich und Ungarn ausgedehnt werde.

Delegirter Herr Anton Tausche gibt, als vom Staatseisenbahnrathe zur Vertretung der landwirthschaftlichen Interessen in die Enquête delegirt, die Erklärung ab, dass er überall dafür seine Stimme erheben werde, wo es gelte, der Ueberschwemmung Oesterreichs mit ungarischen Mahlproducten entgegenzuwirken. In Bezug auf die Disparität bemerke er, dass er allenfallsigen Aenderungen dann zustimme, wenn sich hierdurch die Fracht für Mehl theurer gestalten, jedoch dagegen stimmen müsse, wenn sich die Fracht für ungarisches oder ausländisches Getreide nach Böhmen billiger stellen sollte als jetzt, wodurch die heimische Getreideproduction geschädigt würde.

Delegirter Herr Franz Fisslthaler (Salzburg) spricht für die Aufhebung des Staffeltarifes.

Delegirter Herr Carl Luckmann (Laibach) meint, dass es besser wäre, anstatt sich in Klagen über den Verfall der Mühlen zu ergehen und das Zollrestitutionsverfahren zu besprechen, welches im Fragehogen gar nicht berührt ist, endlich zu praktischen Vorschlägen in der Angelegenheit zu kommen.

Delegirter Herr Redlich (Göding) stellt die Forderung, dass den mährischen Mühlen auf den gleichen oder ähnlichen Distanzen nach Böhmen dieselben Sätze eingeräumt werden mögen, wie den Wiener Mühlen.

Delegirter Herr Karl Franzl (Olmütz) bespricht den Niedergang der Müllerei im Olmützer Kammerbezirke und spricht sich für den Kilometertarif und für die Disparität zwischen Getreide und Mehl aus.

Delegirter Herr Dr. Leon Graf Piniński betont, dass mit der Mühlen-Industrie Galiziens die Interessen des Landes auf das Engste verknüpft seien und heht hervor, dass die Frachtsätze für Mehl aus Ungarn nach Galizien billiger seien, als für die gleichen Entfernungen in Galizien und ebenso auf den ungarischen Aufgahsstationen nach den böhmischen Ahgabsstationen billigere Tarife bestehen als von Galizien.

Der Herr Vorsitzende Se. Excellenz Sectionschef Dr. Ritter v. Wittek bringt den Antrag des Herrn Dr. Fořt wegen Herstellung einer Statistik mit dem Zusatzantrage des Herrn Reichsraths-Ahgeordneten Popper, dass diese Statistik auf den gesammten Wechselverkehr zwischen Oesterreich und Ungarn ausgedehnt werde, zur Abstimmung und wird dieser Antrag angenommen.

Schliesslich bemerkt der Herr Vorsitzende, dass die Punkte 1 und 2 des Fragebogens durch die stattgefundene Discussion erledigt seien, und dass in der nächsten Sitzung gleich über Punkt 3 des Fragebogens in die Verhandlung eingegangen werden wird.

In der am 27. October ahgehaltenen 3. Sitzung der Mühlen-Enquête constatirt der Herr Vorsitzende zunächst, dass nach den bisher vorgebrachten Meinungs-Aeusserungen folgende Interessentengruppen sich unterscheiden lassen:

1. Galizien und die Bukowina; 2. Böhmen, West-Mähren, Oberösterreich, Salzhurg, Tirol und Vorarlherg; 3. Wien mit den an den ungarischen Grenze gelegenen Mühlen Niederösterreichs und Mährens; 4. das Küstenland resp. Triest.

Es wird hierauf in die Specialdebatte über Punkt 3 des Fragebogens eingetreten, welcher lautet: „Welche bahntarifarischen Massnahmen werden in Vorschlag gebracht, a) zur Behebung der Beschwerden im Allgemeinen, b) nach den einzelnen im Vorstehenden hezeichneten Gruppen?“

Delegirter Herr Dr. Heinrich Knöpfmacher (Brünn) bezeichnet als allgemein zutreffende Massnahmen die Einführung einer Disparität von 10 pCt. und die Einführung eines Kilometertarifes mit Einschiebung einer ersten Staffel; den Interessen der einzelnen Gruppen wäre durch Special-Begünstigungen für den Mehlversandt und durch Reexpeditions-Begünstigungen, wie sie bei der Südbahn bestehen, Rechnung zu tragen.

Delegirter Herr Gustav Pappenheim (Wien) verweist auf die mit Stimmeneinhelligkeit gefassten Beschlüsse der Mühlen-Enquête vom Jahre 1886, betreffend die Anwendung des Kilometertarifes, und spricht sich daher für diesen, sowie für die dadurch herbeigeführte gleiche Behandlung aller Interessenten aus; als Ausgleich zwischen den divergirenden Anschauungen könnte ein modificirter Kilometertarif dienen, ähnlich wie einen solchen bereits Herr Regierungsrath Klima seinerzeit ausgearbeitet habe; Redner bittet um ausführliche Widerlegung der Behauptung, dass das ungarische Mehl auf den österreichischen Bahnstrecken billiger verfrachtet werde, als das österreicbische Product.

Herr k. k. Hofrath Dr. Franz Liharzik erklärt, dass die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen nicht in der Lage wäre, gegenüber den einzelnen Wünschen jetzt schon Stellung zu nehmen, dass es vielmehr Aufgabe der Enquête sei, dahin zu wirken, dass die weitere Beschlussfassung auf Grund eines richtiggestellten, eingehenden Ziffernmateriales erfolge, was insbesondere hinsichtlich der beiden wichtigsten Fragen: Disparität und Kilometertarif gelte: er erläutert schliesslich die Wirkungen des beabsichtigten Kilometertarifes durch einzelne ziffermässige Beispiele, welche die Wahl eines allen Theilen entsprechenden Barêmes ohne bestimmte ziffermässige Anträge als besonders schwierig erscheinen lassen.

Delegirter Herr Placidus Gunz (Vorarlberg) erklärt, dass er mit Rücksicht auf die speciellen Interessen Vorarlbergs nicht zustimmen könne, dass die Getreide-Einfuhr nach Vorarlberg durch Annahme eines Kilometertarifes vertheuert werde.

Delegirter Herr David Wiedenkeller (Wien) spricht sich im Namen der von ihm vertretenen Wiener und an der ungarischen Grenze gelegenen niederösterreichischen Müllerei gegen die Einführung des Kilometertarifes aus und ersucht, an dem Staffeltarife festhalten zu wollen; die von ihm vertretenen Interessenten wünschen auch die Aufhebung der jetzt hestehenden zehnpercentigen Disparität, nachdem der Werthunterschied zwischen Getreide und Mehl nur in der Mühlenregie und der Transportfracht liege.

Delegirter Herr Carl Berger (Oberösterreich) regt eine Specialberathung behufs Einigung über die noch obschwebenden Differenzpunkte an, welcher im Principe zugestimmt wird; es gelangen jedoch vorher noch zum Worte: der Delegirte Herr Pollak (Reichenberg), welcher gegenüber der von den galizischen Mühleninteressenten geltend gemachten Einfuhr von Mahlproducten aus Ungarn die ziffermässige Höhe der nach Reichenberg stattfindenden Einfuhr ungarischen Mehles darlegt; er bemerkt, dass, obwohl Böhmen und Mähren sich von dem Kilometertarife keinen Vortheil versprechen, die Interessenten demselhen gleichwohl im Interesse der Disparität zugestimmt haben.

Die Delegirten Herren H. Odkolek (Prag) und Carl Heinrich (Nordböhmen) sprechen sich für eine Disparität der Getreide- und Mehltarife von mindestens 15 pCt. aus.

K. k. Hofrath Herr Dr. Alex. Eger (Oesterr. Nordwestbahn) empfieblt dem einzusetzenden Comité, sich mit der Specialisirung der für die einzelnen Gruppen zu treffenden Massnahmen zu beschäftigen und versichert die Delegirten des wohlwollenden Entgegenkommens von Seite der Privatbahnen.

K. k. Regierungsrath Herr Johann Klima (Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) erwidert auf die Ausführungen des Delegirten Herrn Pappenheim und beweist aus der Tarifbildung im österreichisch-ungarischen Verbandsverkehre, dass das ungarische Mehl im Verbandsverkehre nicht billiger gefahren wird, als im österreichischen Localverkehre, er anerkennt jedoch, dass im Staffeltarif-System in einzelnen Relationen, heispielsweise in jener Marchegg—Brüsau—Prag, sich ein relativ billigerer Frachtsatz, d. h. ein billigerer Einheitssatz, ergibt, als in der Relation Brüsau—Prag. Er gibt Aufschluss über die von ihm verfasste vorwähnte Studie für einen einfachen Kilometertarif mit einer Anfangs-Staffel von 0·4 kr. per 100 kg und 1 km bis zu Entfernungen von 50 km und von 0·2 kr. per 100 kg und 1 km über 50 km mit Einrechnung einer Manipulationsgebühr von 4 kr. per 100 kg, welche Studie jedoch ausschliesslich auf die Bedürfnisse der mährischen Mühlenindustrie basirt ist. Das von einer Seite beklagte Magazin in Prag wird nicht nur von ungarischen Mühlen, sondern auch von österreichischen Mühlen in ausgedehntem Masse benützt.

Die über Anregung des Delegirten Herrn Berger beschlossene Wahl eines Specialcomités wird hierauf vorgenommen und in dasselbe für Galizien und die Bukowina Herr Moriz Lazarus, für Wien und Niederösterreich Herr David Wiedenkeller, für Böhmen, Tirol und Kärnten Herr Dr. Josef Fořt und als dessen Stellvertreter Herr Carl Franzl, für Nordböbmen Herr Carl Heinrich, für Mähren und Schlesien Herr Benno Seyfried, für Oberösterreich und Salzburg Herr Carl Berger, für Vorarlberg Herr Placidus Gunz, für Ostmähren Herr Redlich und für das Küstenland Herr Demetrius Economo delegirt.

Dasselbe trat im Laufe des Nachmittags und Samstag Vormittags zu einer Berathung zusammen, auf Grund deren die Plenarverhandlungen Samstag den 28. October um 4 Uhr Nachmittags fortgesetzt worden sind.

In der Sitzung vom 28. October wurden folgende zu Punkt 3 des Fragebogens von dem Comité vorbereitete Anträge zur Abstimmung gebracht:

Gruppe I. Mühlen in Galizien und der Bukowina. Es wird das Verlangen gestellt, unter Aufrechterhaltung des jetzigen Tarifsystems den einzelnen Mühlen solche Refactien (mit Ausschluss solcher für den Versandt von geschälten Erbsen, geschälter Hirse nnd Rollgerste) einzuräumen, welche es ermöglicben, der dermalen bestehenden Concurrenz sowohl in den galizischen Binnenstationen, als auch auf den sonstigen Absatzplätzen zu begegnen, wobei vorzugsweise der Export nach dem Auslande gefördert werden soll.

Gruppe II. Mühlen in Wien und Niederösterreich, mit Ausschluss des in Gruppe III fallenden Theiles. Es wird gewünscht, die unveränderte Aufrechterhaltung des jetzigen Tarifzustandes und könnte einer Alterirung desselben nach Massgahe der Anträge für die Gruppen III und IV nur in dem Falle zugestimmt werden, als hiedurch die Gewährung individueller Begünstigungen nach Bedarf — insoweit sie nicht der bestehenden Concurrenz zugute kommen — nicht gehindert wird. Auch sollen für den Export von Kleie billige Tarife, etwa Classe C, allgemein zugestanden werden.

Gruppe III. Mühlen innerhalb des nachstehend umschriebenen Binnengebietes: von Lnndenburg bis Troppau und darüber hinaus, von Grussbach his Brandeis a/Adler, von Znaim bis Iglau, von Sigmundsherberg-Horn bis Gmünd, von St. Valentin nördlich bis zur böhmischen Grenze. Es wird das Verlangen gestellt, dass an Stelle der bestehenden zebnpercentigen Mehlrefactie für den Versandt von Mehl nach den nördlichen Absatzgebieten bis zur Reichsgrenze neue Tarife zu treten haben, welchen das einbeitlich für den ganzen Durchlauf durchzurechnende Barême von 0·4 kr. per 100 kg und 1 km für die ersten 50 km und von 0·2 kr. per 100 kg und jedes folgende Kilometer plus 4 kr. Manipulationsgebühr zu Grunde liegt. Ausserdem soll der beim Getreidebezuge bestehende zehnpercentige Nachlass in der Form und dem Umfange wie im Jahre 1893, jedoch unter Einbeziehung von Hirse aufrechterhalten werden.

Gruppe IV. Mühlen in den übrigen Theilen von Böhmen, von Oberösterreich, Salzburg, Tirol (excl. Südbahnstationen) und Vorarlberg. Das Begehren richtet sich darauf, dass der für den Getreidebezug bestehende Nachlass unter Einbeziehung von Hirse von 10 Percent auf 17 Percent erhöht wird, wobei für Vorarlberg wegen seiner exponirten Lage die gedachte Ermässigung nicht von dem harêmemässigen Satze, sondern von den Stationstarifen zu berechnen wäre.

Diese Anträge, welche auf einem in der Comitésitzung angenommenen Compromiss beruhen, jedoch hinsichtlich der Disparität zwischen Getreide und Mehl in der Plenarsitzung eine Abänderung erfuhren, wurden mit allen Stimmen gegen jene der Delegirten aus Wien und Niederösterreich angenommen, welch' Letztere in Folge der vorerwähnten, an dem Compromissvorschlage vorgenommenen Aenderungen unter Protest erklärten, sich an der Abstimmung nicht hetheiligen zu können.

Es wurde weiter der Antrag der Delegirten aus Galizien und der Bukowina angenommen, wonach die bestehenden russischen und rumänischen Getreide-Verbandtarife auch im gehrochenen Verkehr auf das im Inland verarbeitete Getreide russischer und rumänischer Provenienz, welches als Mehl zur Weiterverfrachtung gelangt, in Anwendung gebracht werden sollen.

Seitens dieser Delegirten wurde auch gegenüber der von anderer Seite angeregten Aufhebung des Veredlungs- (Mahl-) Verfahrens und der damit im Zusammenhange stehenden Zollrestitutionen für Getreide der nachdrückliche Wunsch geäussert, dass dieses Verfahren im Interesse der gesammten österr. Mühlen-Industrie beibehalten und weitestgehend begünstigt werden möge.

Der Antrag des Delegirten Herrn Berger (Oberösterreich) es sollen für den Mehlversandt in Theilsendungen (5000 kg und darunter) entsprechende Tarifnachlässe gewährt werden, wird von der Versammlung angenommen.

Zu Punkt 4 des Fragebogens. welcher durch die zu Punkt 3 gefassten Beschlüsse erledigt erscheint, geben die Delegirten aus Galizien und der Bukowina die Erklärung ab, dass sie gegeu jede tarifarische Differenzirung von Getreide und Mehl sich verwahren müssten, welcher Erklärnng sich die Delegirten aus Steiermark anschlossen.

Zu Punkt 5 (Specialbegünstigungen) wurde eine Reihe von solchen als wünschenswerth bezeichnet, und zwar: 1. Von der Firma Dittler & Co. in Gaya die Ausdehnung der für sonstige Getreidesorten und Mahlproducte gewährten Begünstigungen auf den Bezug von Gerste, Hirse und Hülsenfrüchten und die daraus erzeugten Mühlenproducte; 2. vom Delegirten Herrn Gunz (Vorarlberg) auf die Ausdehnung der Begünstigung für den Getreidebezug auf zur Vermahlung gelangenden Mais und Cinquantin; 3. vom Delegirten Theodor Brdlik (Tabor) auf die Ausdehnung der Lagerbegünstigung auf Getreide von drei auf fünf Tage.

Ueber Antrag des Delegirten Herrn Josef Schöffl (Eger) wurde der Wunsch ausgesprochen, dass ausser den in Aussicht genommenen, keine weiteren Specialbegünstigungen gewährt werden sollen.

Delegirter Herr Ronz (Prag) spricht den vom Delegirten Vogel (Wien) unterstützten Wunsch aus, dass hei der Zusammensetzung des Staatseisenbahnrathes auch auf Fachmänner aus den Kreisen der Mühlen-Industrie Bedacht genommen werde, wobei der Verschiedenheit der Verhältnisse nach den einzelnen Gruppen Rechnung getragen werden möge.

Zum Schlusse wurde von dem Delegirten Herrn Gahler (Reichenberg) Namens der böhmischen und mährischen Müller dem Handelsministerium für die Einberufung der Enquête und dem Vorsitzenden für die hei der streng objectiven Leitung derselben bethätigte Mühewaltung der Dank ausgesprochen, welcher Dankesäusserung sich der Delegirte Herr Lazarus Namens der übrigen Delegirten anschloss.

Der Vorsitzende erklärte, in dieser Kundgebung nur den Ausdruck des Dankes für die von dem Handelsminister veranstaltete Enquête entgegennehmen zu können und als solchen zur Kenntniss des Ministers bringen zu wollen; er dankt schliesslich den Vertretern der Ministerien, den Delegirten und Experten, sowie den Vertretern der Verkehrsanstalten für ihre Mitwirkung und die ertheilten schätzenswerthen Informationen und erklärt sohin die Verhandlungen der Mühlen-Enquête für geschlossen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Moldau: Erweiterung der Stationen Dusnik, Herrendorf und Perutz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Stationen Dusnik, Herrendorf und Perutz für den 6., 7. und 8. November anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Carl Swatek betraut. [G.-I.-Z. 21.111.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Geleiseumgestaltung und Heizhausverlegung in der Station Lissa: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für Geleiseumgestaltungen und die Heizhausverlegung in der Station Lissa für den 7. Novemher anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Alois Hofmann hetraut. [G.-I.-Z. 21.193.]

— (Vergrösserung des südlichen Wasserstations-Anbaues in der Station Jarmeritz.) Der südliche Wasserstations-Anbau in der Station Jarmeritz wird vergrössert. [18. October, Z. 54.966.]

— (Ueberstellung eines Kohlenschuppens in Nimburg.) Der in der Station Königgrätz für Zwecke des Kohlenhändlers J. B. Nebesky in Verwendung gestandene Kohlenschuppen sammt Schreibstube wurde in der Station Nimburg zum Gebrauche für die genannte Firma aufgestellt. [19. October, Z. 55.173.]

— (Linie Chlumetz—Geiersberg—Mittelwalde: Ladeplatz-Erweiterung und Strassenanlage in Geiersberg.) Das Project für die Erweiterung des Ladeplatzes in der Station Geiersberg und für eine von der Firma Louis Weiss in Wien herzustellende, von der genannten Station zur mechanischen Weberei in Geiersberg führenden Strassenanlage wurde zur Ausführung genehmigt. [16. October, Z. 51.329.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Aufstellung von Schneeschutzbauten in km 60·6 bis 62·089 der Strecke Linie Josefstadt—Liehau: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Trautenau hat die politische Begehung, betreffend die Aufstellung von Schneeschutzbanten in km 60·6 bis 62·089 der Strecke Josefstadt—Liebau für den 8. Novemher anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 21.251.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Einstellung von zwei Biertransportwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat gestattet, dass Seitens der fürstlich Schwarzenberg'schen Brauerei in Laun zwei Biertransportwagen mit achtklotziger Bremse in den Fahrpark der k. k. Oesterr. Staatsbahnen eingestellt werden. (Z. 58.450.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 9. October fand die technisch-polizeiliche Prüfung von zwei in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt gebauten Personenzngs-Locomotiven mit separatem Schlepptender, welche die Fabriksnummern 3678 bezw. 3679 und die Bahninventarsnummern 96 bezw. 95, sowie die Namen „Harath" und „Steben" und die Serie III/c tragen nnd welche für den öffentlichen Zugsförderngsdienst auf den Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt sind, statt. Die Kessel dieser beiden Locomotiven haben zufolge den der Commission vorgelegten Original-Probecertificaten die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Diese Maschinen sind ganz gleichartig nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 7. December 1888, Z. 46.956, genehmigten Typenplänen gebaut. Die Maschine ruht mittelst eines innerhalb der Räder liegenden Rahmens auf drei Achsen, welche untereinander verkuppelt sind und von denen die mittlere die Triebachse ist. Die Federung ist mittelst sechs Tragfedern und einem Querbalancier hergestellt. Die Maschine ist mit zwei Injecteurs, einem variablen Blaserohr, einem unten cylindrischen, ohen mit einem Klein'schen Funkenapparate und entsprechendem Kopfe versehenen Rauchfang, gehörig angebrachten Bahnräumern, sowie mit der vollständigen Kesselarmatur, bestehend aus zwei Sicherheitsventilen, einem Manometer, auf welchem die höchste zulässige Dampfspannung markirt ist, einem Wasserstandsglase, zwei Probirhähnen, zwei Dampfpfeifen und einer Verschraubung znr Anbringung des Control-Manometers versehen. — Die Maschinen haben ferner aussenliegende horizontale Dampfcylinder, innenliegende Steuerung, System Allan, mit dem Tender commnicirende Wasserschläuche aus Kautschuk. Die Umsteuerung der Maschine geschieht mittelst Handversirhebel. Die Last des Kessels ist durch sechs Blattfedern auf die drei Achsen übertragen, genügend stabil unterstützt und die Montirungsgenauigkeit im Bewegungsmechanismus war eine befriedigende. — Die Spurweite der beiden Maschinen ist die normale, das Totalgewicht jeder derselben beträgt 36·70 t. Die Probefahrten fanden auf der 8 km langen Strecke Aussig—Karbitz, bezw. auf der 9 km langen Strecke Karbitz—Teplitz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn statt, und wurde hiebei bei der Maschine „Hareth" eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 43 km nnd eine maximale Geschwindigkeit von 57 km per Stunde erreicht. Bei der mit „Steben" hezeichneten Locomotive wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 45 km und eine maximale Geschwindigkeit von 58 km per Stunde erreicht. — Da beide Maschinen selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit stets sicher und ruhig liefen, obwaltete aus Sicherheitsrücksichten keinerlei Anstand, dieselben dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn zu übergeben. [Z. 57 512.]

Reichenau a/Kn.-Solnitzer Localbahn. (Art der Betriebsführung.) Der von der österr. Nordwestbahn geführte Betrieb auf der Reichenau a/Kn.-Solnitzer Localbahn wird unter entsprechender Berücksichtigung der dortigen Localverhältnisse nach jenen Vorschriften über den Secundärbetrieb abgewickelt, welche in den Einlagen zu den Verkehrsinstructionen der genannten Bahnverwaltung enthalten sind. Die von diesen Vorschriften abweichenden Bestimmungen wurden den auf dieser Localbahn verwendeten Organen in Form einer Dienstvorschrift hinausgegeben und von der k. k. General-Inspection genehmigt. Bahn- und Bahnhofeinfriedungen, sowie elektrische Glockenschlagwerke sind nicht vorhanden; Schranken bei Wegühergängen befinden sich nur im km 0·242 L.B. (57·955 Oe. N.W.B), im km 0·550 L.B. (58·262 Oe.N.W.B.) nnd im km 9·713 L.B. Dagegen sind sämmtliche Stationen mit Telegraphen-Apparate ausgerüstet, und es werden alle in den Stationen befindlichen Wechsel mit Götz'schen Schlössern versehen, daher die Weichen vor der Ein-, beziehungsweise Ausfahrt der Züge rücksichtlich ihrer Stellung nicht revidirt zu werden brauchen. Nachdem die Maschinen, die Conducteurwagen und die zum Personentransporte bestimmten Wagen der in Rede stehenden Localbahn mit durchgehender Bremsvorrichtung (Hardy'sche Vacuumbremse) ausgerüstet und die Personenwagen überdies für Dampfheizung eingerichtet sind, so werden bei den Personenzügen die Güterwagen in der Regel hinter die Personenwagen eingereiht, doch darf das Gesammtgewicht dieser Güterwagen in keinem Falle in der Strecke Castolowitz—Reichenau a/Kn. mehr als 200 t, in der Strecke Reichenau a/Kn.—Solnitz mehr als 150 t betragen, und es muss zwischen der Maschine und dem ersten besetzten Personenwagen ein Sicherheitswagen eingeschaltet werden. Die Maximal-Fahrgeschwindigkeit beträgt auf dieser Localbahn 25 km per Stunde, und die grösste zulässige Achsenzahl ist bei Zügen mit Personenbeförderung mit 40, bei Güterzügen mit 60 festgesetzt. Die Zahl der zu bedienenden Spindelbremsen wurde nach den in den Grundzügen für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Localeisenbahnen Deutschlands aufgestellten Vorschriften ermittelt, und zwar müssen in der Strecke Castolowitz—Reichenau a/Kn. 18 pCt., in der Strecke Reichenau a/Kn. —Solnitz 27 pCt. des Gesammtgewichtes der Wagen auf bremsbaren Achsen ruhen, wobei die Zugsmaschine selbst dann nur mit 16 t in Rechnung gezogen wird, wenn deren Bruttogewicht ein höheres wäre. Die Avisirung von Erfordernisszügen, Separatzügen und Extrafahrten durch Signale kann auch durch Gegenzüge erfolgen, wenn die Avisirung mit einem unmittelbar vor dem zu avisirenden Zuge in gleicher Richtnng verkehrenden Zug nicht möglich ist. Das Hinausschieben von Wagen aus Stationen auf die offene Strecke mittelst Menschenkräften zum Zwecke der Ent- oder Beladung ist, wo es die Neigungsverhältnisse gestatten, unter Anwendnng entsprechender Vorsichtsmassregeln zulässig. Als solche Vorsichtsmassregeln wurden angeordnet, dass beim Hinausschieben der Wagen ein mit den nöthigen Signalmitteln ausgerüsteter verlässlicher Bote auf eine stets einzuhaltende Entfernung von 300 m vorauszugehen hat, und dass die Wagen, während dieselben auf der Strecke stehen, vorschriftsgemäss gedeckt und gegen das Entrollen entsprechend gesichert werden müssen. [G.-I.-Z. 20.327.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahn-fachwissenschaftliche Vorlesungen.) Dieselben werden im Winter-Halbjahr 1893/94 in folgender Weise stattfinden: In Berlin werden in den Räumen der Universität Vorlesungen über Preussisches Eisenbahnrecht und über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. In Breslau werden sich die Vorträge auf die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, auf den Betrieb der Eisenbahnen und auf Technologie erstrecken. In Cöln werden Vorlesungen über Preussisches Eisenbahnrecht und über Technologie im Verwaltungsgebäude der kgl. Eisen-

bahn-Direction (linksrh.) gehalten werden. Ferner werden an der kgl. technischen Hochschule zu Charlottenburg Vorlesungen über „Strassenbahn-, bezw. Kleinbahnpolitik und Betriebslehre“ und über „Arbeiterschutz- und Fürsorge-Gesetzgebung in Deutschland“ abgehalten.

Bayern. (Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen im Monate September.) Die Gesammteinnahmen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen haben im Monate September bei einer Bahnlänge von 4908 km (gegen 4839 km im gleichen Monate des Vorjahres) 10,287.817·90 (9,689.974·49) M. betragen, von welchen 3,351.624·20 (2,959.436·08) Mk. auf den Personenverkehr, 6,531.559·50 (6,424.425·82) Mk. auf den Güterverkehr und 404.634·20 (306.112·59) Mk. auf die Einnahmen für die Beförderung von Reisegepäck und Thieren entfallen. — Die Anzahl der im Monate September beförderten Reisenden betrug 1,641.831 (1,581.739); an Frachtgütern wurden 1.089,614.510 (1.053,654.110) kg und an Regiesendungen 66,456.120 (84,376.000) Kilogramm befördert.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 6. bis zum 12. November.)

Adriatischer Dienst.

7. Novemb., um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta“, Capitän E. Radeglia, nach Venedig.
8. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“ Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Cnrzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
9. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina“, Capitän S. Lucich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
9. „ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Massimiliano“, Capitän P Craglietto, nach Venedig.
10. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän E. Klun, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Caroher, Milnà, Lesina, Comiea, Lisea, Vallegrande, Cnrzola, Orehich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.
11. „ 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta“, Capitän E. Radeglia, nach Venedig.
12. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Triest“, Capitän B. Cohol. nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opne und Pneischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

7. Novemb., um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Achille“, Capitän T. Gopcevich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Piräus, Syra, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Khios und Cesmè.
8. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Apis“, Capitän F. Goll, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Corfu, Santa Manra, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen. Ferner nach Varna und Burgae mit Ueberschiffung in Conetantinopel.
10. „ zu Mittag: Dampfer „Euterpe“, Capitän V. Cattarinich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limaesol und Rhodus.
11 „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Amphitrite“, Capitän B. Vidos, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi und Dardanellen. Ueberschiffung in Conetantinopel nach Mytilene, Incholi, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Odessa; ferner nach Batum mit Ueberschiffung anf fremde Dampfer.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Poseidon“, Capitän A. Fellner nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung anf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

10. Novemb., Dampfer „Orion“, Capitän P. Sussanich nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 15. October:

Torontaler Localbahn. 4½ pCt. Prioritäten.

Am 31. October:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. B (Elbethalbahn), (Rückzahlung ab 1. Mai 1894).

Am 1. November:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. Em., 5 pCt. Goldprioritäten II. Em. und 4 pCt. Silberprioritäten Em. 1890 (Rückzahlung ab 1. Mai 1894).

Ausgabe neuer Couponbogen.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Der Verwaltungsratb giht im Einvernehmen mit dem Prioritäten-Curator den Besitzern von Theilschuld-Verschreibungen der Mährischen Centralbahn bekannt, dass bezüglich der Hinausgabe neuer Couponbogen, sowie bezüglich einer am 1. November zu leistenden Zinszahlung die Beschlussfassung vertagt wird.

Generalversammlungen.

11. November: Actiengesellschaft der Locomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wr.-Neustadt.
18. November: Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) In der unter dem Vorsitze des Vereins-Präsidenten, Civil-Ingenieur E. A. Ziffer, am 30. October abgehaltenen Vereinsversammlung hesprach Herr Max Déri, Director der Internationalen Elektricitäts-Gesellschaft, den elektrischen Betrieb von Strassen- und Localhahnen. Dieses besonders actuelle Thema wurde vom Redner vom Standpunkte des Elektrotechnikers beleuchtet. Zum Eingange des Vortrages wurde die volle Berechtigung des elektrischen Betriebes auf Local- und Strassenbahnen durch Hinweis auf die jüngste von der Generalversammlung des Internationalen permanenten Strassenbahnvereines dieshezüglich gefasste Resolution hervorgehoben. Weiterhin erörtert Herr Déri die Hauptsysteme des elektrischen Betriebes und schildert in einer gehaltvollen Darstellung den wichtigsten Bestandtheil für den elektrischen Betrieh, den Elektromotor, in Bezug auf seine Construction und die Art seiner Function. Gegenüber der unterirdischen Stromführung wird die Luftleitung als billiger und in der Anwendung vorherrschend hezeichnet. Auf die projectirte Wiener Stadtbahn übergehend, erwähnt der Vortragende, dass eine so grossartige Beförderung, wie sie für diese Verkehrsanlage gefordert wird, hisher zwar noch nicht geleistet wurde, docb beweisen die hestehenden gewaltigen Kraftcentralen für elektrischen Bahnverkehr, dass die Frage der Kraftleistung gelöst ist. Nachdem ferner die elektrischen Betriebsmittel auch in Bezug auf die Leistungsfähigkeit sich rapid entwickeln, so ist der elektrische Betrieh für unsere zukünftige Stadtbahn zweifellos im Bereiche der Möglichkeit gelegen. Schliesslich hespricht Redner die Rentahilität der elektrischen Bahnen, deren Vorzüge und insbesondere die erstaunliche Entwicklung derselben in Amerika. Bemerkenswerth war aucb die detaillirte Beschreibung einzelner elektrischer Bahnen, und erntete Director Déri für seine Ausführungen den ungetheilten Beifall der stark besuchten Versammlung.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 2. November d. J. dem Ministerialrathe im Finanzministerium Johann Kapf das Ritterkreuz des Leopold-Ordens taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöcbster Entschliessung vom 2. Novemher d. J. dem Ministerial-Secretär im Handelsministerium Emil Ritter Krticzka von Jaden das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 2. November d. J. dem Rechnungsrathe Josef Jarosch in Anerkennung seiner vieljährigen vorzüglichen Dienstleistung taxfrei den Titel und Charakter eines Oberrechnungsrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Bacquehem m. p.

Der Handelsminister hat den Rechnungsrath Johann Worel zum Oberrechnungsrathe im Personalstande der dem Handelsministerium unterstehenden Rechnungs- und Fachrechnungs-Departements ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr.

Einführung directer Frachtsätze.

Am 15. November 1893 werden für die Beförderung von Kartoffeln in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg zwischen den Stationen Rosenberg und Ruttka der Kaschau Oderberger Eisenbahn einerseits und den sächsischen Stationen Dahlen, Dresden (sämmtliche Bahnhöfe), Freiberg, Niederwiesa, Nauchitz und Wurzen, ferner den Stationen Leipzig (Bayerischer und Dresdener Bahnhof, S. St. B. und Berliner, Eilenburger und Thüringer Bahnhof, Directions-Bezirk Erfurt) andererseits, directe Frachtsätze des Ausnahmetarifes 19 eingeführt.

Vom gleichen Tage an treten directe Frachtsätze des Ausnahmetarifes 17 a und b für die Beförderung von Bäumen, Sträuchern, lebenden Pflanzen u. s. w, im Verkehre zwischen Leisnig und den im Tarifhefte 1 vom 1. September 1893 verzeichneten Budapester Bahnhöfen in Kraft.

Ueber diese Frachtsätze geben die betheiligten Verwaltungen auf Anfrage Auskunft.

Wien, am 31. October 1893. [929]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Druckfehler-Berichtigung.

Im Nachtrage XIV zum Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1890, ist auf Seite 3 der Satz der Stückgutclasse I und II Proschwitz-Brake etc. von 7·16 in **7·26** Mk. zu berichtigen.

Der Frachtsatz von 7·26 Mk. tritt mit 20. December 1893 in Wirksamkeit.

Wien, am 3. November 1893. [930]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Personenverkehr zwischen Wien (Staats- und Nordbahnhof) und Carlsbad via Brünn—Prag.

Berichtigung.

In dem H.-M.-Verordnungs-Blatt Nr. 51 vom 4. Mai 1893 ist auf Seite 845 (Kundmachung 417) der Preis einer Fahrkarte für Personenzüge (einfache Fahrt) dritter Classe Wien—Carlsbad irriger Weise mit 5 fl. 70 kr. angegeben, während er richtig **5 fl. 75 kr.** heissen soll.

Wien, am 3. November 1893. [931]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers.

In dem ab 1. November 1893 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes ist auf Seite 35 der Schnittsatz für ermässigte Eilgüter im Verkehre mit der Station Stare Misto in Folge eines Druckfehlers unrichtig mit 353.— angegeben, während er richtig **553.**— heissen soll.

Wien, den 3. November 1893. [932]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Einführung eines neuen Anhanges zum Localgütertarife, Theil II, vom 1. Jänner 1891.

Mit Giltigkeit ab 1. Jänner 1894 gelangt an Stelle des mit 31. December 1893 ausser Kraft tretenden Anhanges zu dem Localgütertarife (Theil II) eine Neuauflage dieses Tarifanhanges, enthaltend ermässigte Frachtsätze für verschiedene Artikel in bestimmten Relationen, zur Ausgabe.

Exemplare dieses Anhanges sind zum Preise von 10 kr. bei der Betriebs-Direction der Eisenbahn Wien-Aspang und in allen Stationen der gesellschaftlichen Linien erhältlich.

Wien, am 3. November 1893. [933]

Sonstige Nachrichten.

Berlin - Bayerischer Güterverkehr. (Tarifnachtrag III.) Durch den am 1. November in Kraft getretenen Tarifnachtrag III werden die besonderen Bestimmungen, der Kilometerzeiger, die Tariftabellen und Ausnahmetarife, sowie der Anhang zum Tarife ergänzt bezw. abgeändert.

Staatsbahn-Verkehre Altona-Hannover, Oldenburg-Berlin bezw. Breslau, Berlin-Breslau, Güterverkehr für den Binnenverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin. (Ausnahme-Frachtsätze für Baumwolle.) Mit Giltigkeit vom 1. November 1893 sind für rohe Baumwolle von den Deutschen Nord- und Ostseehäfen nach den schlesischen Spinnereistationen ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft getreten.

Königl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Ausnahme-Frachtsätze für Malz.) Am 1. November 1893 gelangten Ausnahme-Frachtsätze für Malz von den schlesischen Malzversandtstationen des Directionsbezirkes Breslau nach verschiedenen Stationen der Directionsbezirke Magdeburg, Hannover, Erfurt, Frankfurt a/M., Altona, Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.) zur Einführung.

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken

Wartberg und Mitterdorf
Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark

WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.

Maschinelle Einrichtungen für Massen-Production.

Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (323)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachsteheuden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritteu Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liqnidirung jeder Rechnnng, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Decknng der Pnblications- und Liqnidiruugskosten vom Rückvergütuugsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zngeständniss Bezug habeuder Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Forlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zngeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bediugungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1961	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	E i e r	Doroboi	Frankfurt a/M. (Station der H. L. B. Ostbahnhof und Hafen, dann Station des E. B. Bezirkes Frankfurt a/M. Staatsbahnhof, Hafen und Sachsenhausen Staatsbahnhof)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. November bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893			per 100 kg: ad a) 9·62 Mark ad b) 8·62 Mark		Im Kartirungswege		
1962	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Križanowitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1894	Localtarif	26·9 kr.	19·3 kr.	7·6 kr.	Im Kartirungswege		
1963	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks, und Briquetts	Segen-Gottes	Okříško St.E.G. loco	Für das in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1894 1700 Tonnen übersteigende Quantum Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif	22·1 kr.	18·1 kr.	4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen eind	Die Sendungen müssen vom Bahnhofe in Okříško per Achse abgeführt werden
1964	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rossitzer Kohlen. Coaks	Segen-Gottes	Gross-Meseritsch	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Ausnahmetarif für mineralische Kohle vom 1. März 1888	22·2 kr.	19·2 kr.	3·0 kr.	Im Kartirungswege		
1965	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classen A	Grammat-Neusiedl	Vysočan (B.N.B. oder Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von mindestens 10000 kg | 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief, bezw. bei Frachtzahlung mindestens für dieses Gewicht. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 109·0 / 100·0 / 81·5			Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden nach Tarif berechnet
			B	oder vice versa										

Fortlaufende Nr.		1966	1967	1968	1969
Die Publication erfolgt		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
und im Namen der	von der	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel		Kohle, Coaks und Briquetts	Hopfen in Ballots und Ballen als Frachtgut	Bier als Frachtgut	Holz der Specialtarife III
für die Transportstrecke: von		Segen-Gottes	Anecba	Čižkovic	Bereg-Szt. Miklóe
für die Transportstrecke: nach		Marchegg: a) für Sendungen nach den Stationen von Devény-Ujfalu bis Szob (exclusive), dann nach den Stationen der in diese Strecke einmündenden Zweigbahnen und den Stationen der Westungarischen Localbahn von Pozsony bis Hegyeshalom (exclusive) via Pozsony; b) nach den Stationen von Szob bis Palota (inclusive); c) nach unterhalb Kóbánya gelegenen Stationen; Vlarapase: d) nach Stationen der Waagthallinie und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn via Vlarapass	Saaz (B.E.B. und k.k.St B.)	Eger (B.E.B.)	Böhm.-Leipa	Haida	Breslau O.S.B.	Breslau-Freiburger Bahnhof	Görlitz
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen		Auflieferung eines Minimal-Quantums von 1000 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Koble und Coaks bestebenden Tarifbestimmungen	1. Aufgabe in Quantitäten ad a) unter 5000 kg pro Frachtbrief, ad b) von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen ad c) von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	1. Aufgabe in beliebigen Mengen 2. Erfüllung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Zahlung der Fracht für das effective Gewicht, mindestens für 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit		Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1893	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung		Localtarif	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Localgütertarife	Ungar.-Deutscher Holz- und Borke-Verkehr
Frachtsatz per 100 kg		43·6 / 32·8 / 32·8 / 32·8 kr.	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz		33·6 / 24·0 / 26·8 / 28·3 kr.	a) 128·5 kr. ö. W. b) 64·1 kr. ö. W. c) 43·7 kr. ö. W.	a) 211·7 kr. ö. W. b) 101·8 kr. ö. W. c) 65·6 kr. ö. W.	45·0 kr. ö. W. / 40·0 kr. ö. W.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		10·0 / 8·8 / 6·0 / 4·5 kr.			2·— / 1·64 / 1·64 Mark
Art der Durchführung		Im Rückvergütungswege	Im Kartirungewege	Im Kartirungswege	Im Kartirungewege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf den Reclamanten als Vereender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 einzusenden sind			
Besondere Bemerkungen		Die Sendungen müssen mit direct nach den betreffenden ungar. Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				
1970	Mühlkreisbahn		Futterartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee und Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Häckerling, Häckerl, Kaff, Ohm, Schlämpe, Spülicht, Trebern, Bier-Trebern, Mais, Maiskeime, Oelkuchen, Oelkuchenmehl	Auf der Strecke der k. k. priv. Mühlkreisbahn		Frachtzahlung für das faktische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg p/o Wagen. Anlieferung der Sendungen mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge behördliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendungen nach österreichischen Empfangsstationen	Vom 1. November 1893 bis Ende April 1894	Localtarife	Verschieden	25%iger Nachlass von den normalen Tarifen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist für Sendungen, welche bis 31. December 1893 aufgegeben wurden, bis Ende Jänner 1894, bei den im Jahre 1894 expedirten Sendungen bis spätestens 31. Mai 1894 zu stellen, widrigenfalls dieselbe nicht weiter berücksichtigt wird	

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikel, Düngemittel und Futtersamen:

Vor- und Zuname der Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Vorangegebenes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

. . . . . (L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1971	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine der Pos S—57 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Rovigno	Triest-Freihafen k. k. St.B. und Triest-Stadt k. k. St.B.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Transporte hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	Classe C: 27	A.-T. I: 24	bei Classe C: 18	bei A.-T. I: 9	Im Kartirungswege		
					Triest-S. Andrea				26	23	18	8	5		
				Sossich	Triest-Freihafen k. k. St.B., Triest-Stadt k. k. St.B. und Triest-S. Andrea				24	21	16	8	5		
									kr.	kr.	kr.	kr.	kr.		
1972	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Cellulose als Frachtgut	a) Kirnbach, Station der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen b) Unterkochen c) Wangen i/Allgäu } Stationen der kgl. Württemberg. Staatseisenbahnen	Tetschen B.N.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. November 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Mark: a) 2·16	b) 1·61	c) —	Im Kartirungswege		
					Troppan M.S.C.B.					3·12	2·56	—			
					Bodenbach St.E.G.					2·16	1·61	—			
					Arnau (Oe.N.W.B.)					2·87	2·32	—			
					Freiheit-Johannisbad (Oe.N.W.B.)					2·90	2·35	—			
					Tetschen (Oe.N.W.B.)					2·16	1·61	—			
					Bielitz (K.F.N.B.)					3·19	2·63	—			
					Mähr.-Ostrau (K.F.N.B.)					3·09	2·53	—			
					Troppau (K.F.N.B.)					3·12	2·56	—			
					Zauchtl (K.F.N.B.)					3·03	2·47	—			
					Ebenfurth (S.B.)					2·31	1·75	—			
					Gloggnitz (S.B.)					2·46	1·94	—			
					Hall (S.B.)					1·40	1·21	—			
					Aichberg-Steyrermühl (k. k. Oesterr. Staatsbahnen)					1·87	1·31	—			
					Bodenbach (k. k. Oesterr. Staatsbahnen)					2·16	1·61	—			
					Brody (k. k. Oesterr. Staatsbahnen)					4·27	3·71	—			
					Ebenfurth (k. k. Oesterr. Staatsbahnen)					2·31	1·75	—			
					Eisenberg a.d. M. (k. k. Oesterr. Staatsbahnen)					2·94	2·39	—			
					Krumau (k. k. Oesterr. Staatsbahnen)					2·36	1·80	—			
					Linz (k. k. Oesterr. Staatsbahnen)					1·88	1·32	—			
					St. Pölten (k. k. Oesterr. Staatsbahnen)					2·16	1·60	—			
					Scheibbs (k. k. Oesterr. Staatsbahnen)					2·14	1·58	—			
					Welleechin (k. k. Oesterr. Staatsbahnen)					2·11	1·55	—			
					Wels (k. k. Oesterr. Staatsbahnen)					1·83	1·27	—			
					Wien K.E.B. (k. k. Oesterr. Staatsbahnen)					2·26	1·70	—			
					Zartleedorf (k. k. Oesterr. Staatsbahnen)					2·05	1·49	1·47			
				oder umgekehrt											
1973	Südbahn-Gesellschaft		Holzlatten und Weinlaubensäulen, letztere mit einem Durchmesser in maximo von 15 cm am Ende und nicht über Wagenlänge, welche in Südtirol zur Befestigung und Aufspalirung der Weinreben verwendet worden	Im Verkehre zwischen den Stationen der Strecken Lienz inclus.—Franzensfeste inclus., Matrei inclus.—Ala loco und Avio loco untereinander		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen	Bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	Bei einer Verfrachtungsdistanz bis 100 km 0·40 Heller pro 1 km plus 7 Heller Mgb. pro 100 kg mit einer Maximalgebühr von 42 Hellern pro 100 kg; von 101 km bis 145 km 0·35 Heller pro 1 km plus 7 Heller Mgb. pro 100 kg mit einer Maximalgebühr von 50 Heller pro 100 kg; über 145 km 0·30 Heller pro 1 km plus 7 Heller Mgb. pro 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatt Nr. 35 ex 1893 sub Post 653 publicirte Begünstigung gegenstandslos

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Kundmachung.

Für das Jahr 1894 benöthigen wir die nachfolgend gruppenweise angeführten Materialien, deren Anschaffung im Submissionswege gesichert werden soll, und zwar von:

Webe- und Spinnereiwaaren: Seilerwaaren und Hanf.

Oel- und Fettwaaren: Mineral- und Pflanzenöl, Unschlitt, Stearinkerzen, Seife.

Farbwaaren: Firniss, Lacke, Leim und Harzwaaren.

Chemische Artikel: Salzsäure und andere chemische Producte.

Locomotiv- und Waggon-Bestandtheile aus Eisen und Stahl: Radsterne, Gussstahl-Tyres und Achsen, Volutfedern, Röhren, Anschütz'sche Schmiervaseneinsätze und sonstige Bestandtheile.

Sonstige Eisen- und Stahlartikel: Eisen- und Stahlstangen, Platten, Draht, Schrauben, Nieten, Ketten.

Kupfer und sonstige Metalle: Kupfer- und Messingstangen und Platten, Draht, Blei, Zinkplatten, Röhren und sonstige rohe Metalle.

Die benöthigten Quantitäten können aus den Offertformularien entnommen werden.

Die in den Offertformularien eingestellten Quantitäten können von der bestellenden Bahnanstalt je nach Bedarf um 25 pCt. erhöht oder um ebensoviel Percent vermindert werden.

Die Bestellungen werden von Fall zu Fall, nach Massgabe des Bedarfes mittelst Bestellschein erfolgen.

Die auf diese Materialien bezughabenden und mit einem 50 kr.-Stempel zu versehenden Offerte sind gesiegelt und am Couvert mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl $\frac{31.577}{3054\ A\ II}$ ex 1893"

bis spätestens 30. November l. J., 12 Uhr Mittags, bei unserem Secretariate (Budapest, Maria Valeria-Gasse Nr. 11) franco einzureichen.

Das Offert kann entweder auf ganze Gruppen oder auch auf einzelne Materialien der Gruppen auf ein oder drei Jahre gestellt werden.

In dem Offerte ist der Einheitspreis in Zahlen und Worten per Stück resp. Kilogramm franco einer unserer Stationen und der kürzeste Lieferungstermin anzugeben.

Der Offerent hat auch die Aeusserung abzugeben, dass er mit seinem Offerte bis 31. December l. J. im Worte bleibt.

In dem Falle, wenn der bedungene Lieferungstermin nicht eingehalten werden sollte, ist die Direction berechtigt, das ganze bestellte Quantum oder auch nur einen eventuellen rückständigen Theil desselben auf Kosten und Gefahr der Lieferanten bei einer anderen Firma zu bestellen.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist bei unserer Budapester Hauptcassa längstens bis zum 28. November l. J. als Vadium 5 pCt. des Werthes der offerirten Materialquantitäten in Baarem oder cautionsfähigen Werthpapieren zu erlegen, welch letztere mit 10 pCt. unter dem Tagescurse bewerthet werden.

Verspätet eingereichte Offerte oder solche ohne Vadium oder ohne Angabe der Einlieferungsstation werden nicht berücksichtigt.

Gleichzeitig verständigen wir die Herren Offerenten, dass die Eröffnung der eingereichten Offerte öffentlich am 2. December l. J., 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Maria Valeria-Gasse Nr. 11, I. Stock) stattfinden wird, bei welcher Gelegenheit die Offerenten zu erscheinen berechtigt sind.

Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn behält sich ausdrücklich das Recht vor, unter den Offerenten ohne Rücksicht auf den Preis und Bedingungen frei wählen zu können und eventuell auch die Lieferung einzelner Artikel zwischen mehreren Offerenten aufzutheilen.

Endlich kann von jedem Offerenten verlangt werden, die Provenienz und den Erzeugungsort der zu liefernden Materialien mit einem amtlichen Documente nachzuweisen, ferner haben die Lieferanten gleichzeitig mit den Sendungen einen detaillirten Lieferschein und Rechnung in einem Exemplar an dasjenige Materialdepot zu senden, an welches die Materialien adressirt werden.

Schliesslich bemerken wir noch, dass diejenigen Offerenten, die im Jahre 1893 die Lieferung erstanden haben, von denjenigen Materialien, welche sie geliefert haben, dem Offerte keine Muster beizulegen haben, ausgenommen, wenn sich dieselben in Form oder Qualität geändert haben. Muster werden nicht retournirt.

Die allgemeinen Lieferungsbedingnisse und Offertformularien können bei unserer Materialanschaffung (Budapest, Maria Valeria-Gasse Nr. 11) um 40 kr. per Exemplar angeschafft werden, allwo auch einzelne Muster zur Einsicht vorliegen.

Budapest, am 22. October 1893.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Ausführung von Hochbauarbeiten für die Adaptirung und Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Station Ischl im approximativen Kostenbetrage von 56.200 fl. ö. W. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für die Ausführung der Adaptirung und Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Station Ischl" längstens am 20. November 1893, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer, alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im November 1893.

Ein Tarifeur,

der speciell im Lebensmittel-Transporte versirt und der ungarischen Sprache mächtig ist, wird für **Budapest gesucht.**

Anträge unter **„A. M. 4884"** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I.** (386)

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**

B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**

Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner

k. k. priv. Cementfabrik (378)

Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Dem heutigen Verordnungs-Blatte liegt ein Prospect der Firma F. A. Brockhaus in Leipzig bei.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

2013

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration. Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 129. Wien, 9. November 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Eisenbahnverkehr im Monate September 1893 und Vergleich der Einnahmen der ersten neun Monate 1893 mit jenen der gleichen Periode 1892. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Eisenbahnverkehr im Monate September 1893 und Vergleich der Einnahmen der ersten neun Monate 1893 mit jenen der gleichen Periode 1892.

Im Monate September 1893 hat das österr.-ungarische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von 71·335 km, und zwar durch die am 28. des genannten Monates erfolgte Eröffnung der Strecke Laibach—Grosslupp—Gottschee der Unterkrainer Bahnen, erfahren. Den Betrieb besorgt die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatshahnen.

Im Monate September 1893 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 13,986.194 Personen und 9,219.974 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 29,871.094 fl. erzielt, das ist per Kilometer 1063 fl. — Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 13,203.106 Personen und 8,633·428 t Güter, 28,731.971 fl., oder per Kilometer 1031 fl., daher resultirt für den Monat September 1893 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 3·1 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten neun Monaten 1893 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 235,015.863 fl., im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 222,268.165 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Zeitperiode des laufenden Jahres 28.032 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 27.769 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die Betriebsperiode Jänner—September 1893 auf 8384 fl., gegen 8029 fl. im Vorjahre, das ist um 355 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1893 auf 11.180 fl., gegen 10.705 fl. im Vorjahre, das ist um 475 fl., mithin um 4·4 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten neun Monate 1893 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1893 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	82.907
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	54.732
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	31.803
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	28.839
5.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	24.985
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	23.500
7.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	21.973
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	19.711
9.	Leoben-Vordernberger Bahn	19.188
10.	Böhmische Westbahn	18.301
11.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	17.724
12.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	17.096
13.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.481
14.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	16.012
15.	Localbahn Swolenowes-Smečna	15.482
16.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	14.904
17.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	14.741
18.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	14.691
19.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.757
20.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	13.568
21.	Böhmische Nordbahn	12.884
22.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.891
23.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.857
24.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	10.531
25.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10.460
26.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.448
27.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	10.137
28.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	9.993
29.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	9.732
30.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.297
31.	Kuttenberger Localbahn	8.660

32.	Bozen-Meraner Bahn	8.629
33.	Localbahn Dolina-Wygoda	8.601
34.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	8.292
35.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	8.173
36.	Eisenbahn Wien-Aspang	8.063
37.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	7.941
38.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	7.626
39.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	7.605
40.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.454
41.	Neutitscheiner Localbahn	7.408
42.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	7.065
43.	Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Bahn	7.003
44.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	6.884
45.	Mährisch-schlesische Centralbahn	6.823
46.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	6.785
47.	Localbahn Innsbruck-Hall (Dampftramway)	6.777
48.	Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	6.067
49.	Budapester Localbahnen	5.209
50.	Gölnitzthalbahn	5.116
51.	Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	4.725
52.	Localbahn Petroszény-Lupény	3.933
53.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.773
54.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.733
55.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.621
56.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.592
57.	Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	3.557
58.	Kremsthalbahn	3.539
59.	Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.)	3.444
60.	Localbahn Cilli-Wöllan	3.369
61.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.368
62.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.356
63.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	3.344
64.	Poprádthalbahn	3.337
65.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.311
66.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.285
67.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.254
68.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	3.244
69.	Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	3.147
70.	Torontaler Localbahnen	3.104
71.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb.	2.986
72.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.984
73.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	2.940
74.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	2.890
75.	Localbahn Laibach-Stein	2.749
76.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.659
77.	Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a/D.	2.629
78.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.619
79.	Zagorianer Bahn	2.596
80.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.557
81.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.456
82.	Mühlkreisbahn	2.413
83.	Számosthalbahn	2.412
84.	Böhmische Commercialbahnen	2.369
85.	Unterkraindr Bahnen	2.328
86.	Kolomeaer Localbahnen	2.312
87.	Háromszéker Localbahnen	2.298
88.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	2.239
89.	Localbahn Zsebely-Csakovár	2.233
90.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	2.198
91.	Steyrthalbahn	2.196
92.	Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	2.180
93.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	2.154
94.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.099
95.	Terret-Kowácznaer Localbahn	2.091
96.	Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.041
97.	Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	2.000
98.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza)	1.921
99.	Mährische Westbahn	1.920
100.	Localbahn Asch-Rossbach	1.879
101.	Bihárer Vicinalbahnen	1.868
102.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.792
103.	Hermannstadt-Feleker Eisenbahn	1.784
104.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.744
105.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.704
106.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	1.688
107.	Löcsethalbahn	1.676
108.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.641
109.	Localbahn Kaschau-Torna	1.627
110.	Székler Eisenbahn	1.501
111.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.489
112.	Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1.443
113.	Szilágysager Eisenbahn	1.424
114.	Felek-Fogaroser Localbahn	1.380
115.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.289
116.	Matraer Vicinalbahnen	1.212
117.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar	1.192
118.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.149
119.	Békéser Comitatsbahnen	1.127
120.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.041
121.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	996
122.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	995
123.	Steiermärkische Landesbahnen	984
124.	Borossebes-Menyházer Localbahn	971
125.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	949
126.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	931
127.	Taraczthalbahn	811
128.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	778
129.	Localbahn Warasdin-Golubovec	476

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten neun Monaten 1893 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Hermannstadt-Feleker Eisenbahn	185·3
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	76·8
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	52·2
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	42·6
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	40·9
Holicz-Gödinger Localbahn	39·8
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	38·7
Localbahn Dolina-Wygoda	37·1
Localbahn Ruma-Vrdnik	36·6
Kolomeaer Localbahnen	32·7
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	24·3
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	23·4
Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a. d. Donau	22·9
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	22·0
Bihárer Vicinalbahnen	22·0
Localbahn Petroszény-Lupény	20·8
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	19·5
Mährische Westbahn	19·3
Torontaler Localbahnen	18·4
Budapester Localbahnen	18·3
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	17·8

	%
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	17·6
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	17·2
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	17·1
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	16·9
Székler Eisenbahn	16·8
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	15·2
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	15·2
Bozen-Meraner Bahn	12·7
Szilágysager Eisenbahn	12·3
Matraer Vicinalbahnen	12·3
Fünfkirchen-Barcser Bahn	12·2
Mühlkreisbahn	11·3
Localbahn Budapest-Lajosmizse	10·8
Localbahn Kaschau-Torna	10·6
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	10·5
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	10·3
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	10·0
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	9·8
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	9·7
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	9·6
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	9·6
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	9·3
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	9·0
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	9·0
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	8·9
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	8·6
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	8·6
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	8·5
Haromszéker Localbahnen	8·3
Eisenbahn Wien-Aspang	8·0
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	7·9
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	7·7
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	7·6
Localbahn Reichenberg-Gablonz	7·6
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	7·5
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	6·9
Kremsthalbahn	6·8
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·7
Böhmische Westbahn	6·7
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	6·6
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	6·4
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	6·1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	6·0
Böhmische Commercialbahnen	5·8
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	5·8
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	5·7
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	5·6
Mährisch-schlesische Centralbahn	5·4
Localbahn Swolenowes-Smečna	5·2
Böhmische Nordbahn	5·1
Mezötur-Turkever Eisenbahn	4·9
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	4·8
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	4·5
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	4·4
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	4·1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3·7
Poprádthalbahn	3·6
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	3·4
Wiener Verbindungsbahn	3·3
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	3·2
Zagorianer Bahn	2·9
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	2·9
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	2·8
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	2·8
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	2·6
Számosthalbahn	2·4
Kuttenberger Localbahn	2·2
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	1·9
Stauding-Stramberger Localbahn	1·6
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	1·3
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	1·1
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	0·9
Gölnitzthalbahn	0·6
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	0·4
Localbahn Gleisdorf-Weiz	0·2

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten neun Monaten 1893 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1·4
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	2·2
Neutitscheiner Localbahn	2·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	3·3
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	3·7
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	3·7
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	4·6
Steyrthalbahn	4·9
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	5·2
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	6·0
Localbahn Mösel-Hüttenberg	6·4
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	6·5
Localbahn Laibach-Stein	7·1
Localbahn Asch-Rossbach	7·6
Brünner Localbahn (Dampftramway)	8·2
Taraczthalbahn	8·2
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	8·4
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	12·1
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	12·4
Békéser Comitatsbahnen	18·3
Localbahn Potscherad-Wurzmes	18·9
Localbahn Cilli-Wöllan	19·2
Localbahn Warasdin-Golubovec	31·9
Mohács-Fünfkirchner Bahn	39·3
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	42·3

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate September 1893 erzielte Mindereinnahme gegen denselben Monat im Vorjahre erscheint durch den in Folge des ungünstigen Wasserstandes geringeren Kohlenverkehr zur Elbe begründet.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des laufenden Jahres für die Monate Jänner bis Ende Juni definitiv, ab Juli provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat September 1893 nachgewiesene Mehreinnahme resultirt aus der steigenden Frequenz in allen Verkehrszweigen.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1893	1892	Im Monate Sept. 1893 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1893 für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1892 Im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Sept. 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.608	6.582	3,455.777	1,590.159	2,204.630	4,371.290	6,575.920	995	6,164.331	937	+ 6·2	6.593	6.583
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.) Lemberg-Czernowitz	266	266	64.744	48.783	65.906	142.442	208.348	783	197.530	743	+ 5·4	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	22.515	37.955	17.640	44.051	61.691	685	53.324	592	+ 15·7	90	90
Mährische Sternberg-Grulich	95	95	49.931	21.906	13.178	27.211	40.389	425	37.161	391	+ 8·7	95	95
Grenzbahn Hohenstadt-Zöptau	17	17	22.284	8.681	2.359	7.639	9.998	588	9.800	576	+ 2·1	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	3.927	5.126	529	1.710	2.239	149	2.790	186	— 19·9	15	15
Bukowinaer Localbahnen: Czernowitz-Nowosielitza	33	33	1.691	2.551	859	5.836	6.695	203	8.875	269	— 24·5	33	33
Vereinigte Linien	176	176	13.805	29.752	6.598	47.269	53.867	306	54.548	310	— 1·3	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . .	5.676	. . . .	4.214	4.214	527	3.560	445	+ 18·4	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	8.070	2.235	2.194	4.843	7.037	352	10.188	509	— 30·8	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	9.670	1.342	2.348	2.052	4.400	113	3.928	101	+ 11·9	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	6.131	3.040	2.257	3.060	5.317	354	4.771	318	+ 11·3	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	2.529	5.454	541	5.196	5.737	174	6.997	212	— 17·9	33	33
Laibach-Stein	24	24	10.149	2.230	3.422	3.281	6.703	279	6.791	283	— 1·4	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	19.961	4.594	12.116	8.142	20.258	228	22.677	255	— 10·6	89	89
Mährische Westbahn	90	90	11.945	9.008	4.210	13.133	17.343	193	13.389	149	+ 29·5	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.490	4.942	249	1.235	1.484	297	1.780	356	— 16·6	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	343	343	177.033	127.545	37.998	156.836	194.834	568	186.900	545	+ 4·2	343	316
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.959	2.250	246	1.677	1.923	113	1.990	117	— 3·4	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	4.999	830	982	951	1.933	193	1.918	192	+ 0·5	10	10
Unterkrainer Bahnen	7	. . .	1.636	243	943	803	1.746	249	. . . .	. . . .	. . .	1	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	7.338	1.167	2.088	1.377	3.465	315	3.685	335	— 6·0	11	11
Wels- (Haiding) Aschach a/D.	28	28	11.585	4.327	3.109	3.230	6.339	226	6.255	223	+ 1·3	28	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	14.529	29.540	2.648	9.944	12.592	741	10.420	613	+ 20·9	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.380	29.757	298	9.997	10.295	1.287	7.916	990	+ 30·0	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	189.443	739.275	50.756	434.799	485.555	4.807	530.268	5.250	— 8·4	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	219.030	175.096	99.309	299.467	398.776	1.246	386.593	1.208	+ 3·1	320	320
Böhmische Westbahn	200	200	97.261	151.713	87.393	247.537	334.930	1.675	327.840	1.639	+ 2·2	200	200
Buschtěhrader Eisenbahn Linie Lit. A	186	186	73.451	211.465	53.031	296.239	349.270	1.878	330.270	1.776	+ 5·8	186	186
Linie Lit. B	236	236	133.535	283.692	76.319	419.166	495.485	2.100	467.285	1.980	+ 6·1	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	45.228	61.351	19.218	119.232	138.450	1.521	136.551	1.500	+ 1·3	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1.036	1.036	812.741	868.511	582.105	2,127.636	2,709.741	2.616	2,721.916	2.627	— 0·4	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	73.877	34.796	17.020	29.046	46.066	178	53.670	207	— 14·0	259	232
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	45.966	75.788	23.353	166.235	189.588	2.962	168.668	2.635	+ 12·4	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	10.884	38.105	3.026	21.700	24.726	1.648	21.119	1.408	+ 17·0	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	62.367	44.347	27.645	63.134	90.779	589	86.247	560	+ 5·2	154	154
Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken	628	628	337.280	244.940	249.071	627.445	876.516	1.396	853.577	1.359	+ 2·7	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	173.375	313.548	109.602	442.295	551.897	1.792	525.568	1.706	+ 5·0	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	624.670	709.954	537.217	1,725.191	2,262.408	1.656	2,135.239	1.563	+ 5·9	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	32.864	22.887	9.161	19.192	28.353	859	25.498	773	+ 11·1	33	33
Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1.513	1.513	1,659.366	351.276	1,224.469	2,169.807	3,394.276	2.243	3,282.625	2.169	+ 3·4	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	43.214	. . . .	6.514	. . . .	6.514	1.629	6.375	1.594	+ 2·2	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	185.894	153.281	70.028	254.422	324.450	1.138	304.622	1.069	+ 6·5	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	103.767	33.411	32.490	35.621	68.111	765	63.553	714	+ 7·1	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	27.435	52.810	10.187	66.238	76.425	1.176	74.678	1.149	+ 2·3	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	121.671	100.129	11.927	50.098	62.025	7.753	63.436	7.930	— 2·2	8	8

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. September 1893 – für Personen und Gepäck (Gulden)	1893 – für Güter (Gulden)	1893 – im Ganzen (Gulden)	1893 – per Kilom. (Gulden)	1892 – für Personen und Gepäck (Gulden)	1892 – für Güter (Gulden)	1892 – im Ganzen (Gulden)	1892 – per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 9 Monate 1893 (Gulden)	1892 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
											a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen
15,341.229	36,382.399	51,723.628	7.845	14,810.139	33,992.332	48,802.471	7.415	+ 5·8	10.460	9.887	
											b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:
632.295	1,309.159	1,941.454	7.299	621.421	1,265.929	1,887.350	7.095	+ 2·9	9.732	9.460	Lemb.-Czern. Jassy E. (öst. L.) Lemberg-Czernowitz Czernowitz-Suczawa
169.599	343.765	513.364	5.704	174.053	358.946	532.999	5.922	— 3·7	7.605	7.896	
99.871	236.780	336.651	3.544	98.610	214.090	312.700	3.292	+ 7·7	4.725	4.389	Sternberg-Grulich } Mährische
19.152	67.363	86.515	5.089	18.350	65.469	83.819	4.931	+ 3·2	6.785	6.575	Hohenstadt-Zöptau } Grenzbahn
											Localbahnen:
5.213	15.929	21.142	1.409	5.921	16.948	22.869	1.525	— 7·6	1.879	2.033	Asch-Rossbach
7.242	40.327	47.569	1.441	9.541	72.858	82.399	2.497	— 42·3	1.921	3.329	Bukowinaer Localbahnen: Czernowitz-Nowosielitza
54.799	360.476	415.275	2.360	61.469	382.503	443.972	2.523	— 6·5	3.147	3.364	Vereinigte Linien
. . . .	51.608	51.608	6.451	. . . .	37.639	37.639	4.705	+ 37·1	8.601	6.273	Dolina-Wygoda
14.573	35.081	49.654	2.483	14.551	42.801	57.352	2.868	— 13·4	3.311	3.824	Fehring-Fürstenfeld
17.404	16.208	33.612	862	18.415	17.021	35.436	909	— 5·2	1.149	1.212	Fürstenfeld-Hartberg
15.590	22.159	37.749	2.517	15.930	21.737	37.667	2.511	+ 0·2	3.356	3.348	Gleisdorf-Weiz
6.657	50.568	57.225	1.734	7.560	35.555	43.115	1.307	+ 32·7	2.312	1.743	Kolomeaer Localbahnen
26.019	23.480	49.499	2.062	25.251	28.007	53.258	2.219	— 7·1	2.749	2.959	Laibach-Stein
93.478	102.294	195.772	2.205	93.699	92.062	185.761	2.087	+ 5·7	2.940	2.783	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
28.699	100.925	129.624	1.440	28.502	80.087	108.589	1.207	+ 19·3	1.920	1.609	Mährische Westbahn
1.993	12.157	14.150	2.830	2.236	12.886	15.122	3.024	— 6·4	3.773	4.032	Mösel-Hüttenberg
270.011	1,290.645	1,560.656	4.550	240.433	1,140.216	1,380.649	4.369	+ 4·1	6.067	5.825	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
2.123	9.735	11.858	698	2.028	12.616	14.644	861	— 18·9	931	1.148	Potscherad-Wurzmes
7.269	9.525	16.794	1.679	7.107	8.308	15.415	1.542	+ 8·9	2.239	2.056	Schwarzenau-Waidhofen a/Th.
943	803	1.746	1.746	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	2.328	. . .	Unterkrainer Bahnen
11.753	12.866	24.619	2.238	11.977	14.199	26.176	2.380	— 6·0	2.984	3.173	Vöcklabruck-Kammer
22.300	32.929	55.229	1.972	23.417	21.490	44.907	1.604	+ 22·9	2.629	2.139	Wels- (Haiding) Aschach a/D.
17.985	71.298	89.283	5.252	17.129	54.699	71.828	4.225	+ 24·3	7.003	5.633	Wittmannsdorf- (Leobersdorf) Ebenfurther Eisenbahn
1.486	78.220	79.706	10.176	. . . .	65.961	65.961	8.245	+ 23·4	13.568	10.993	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
352.068	3,793.916	4,145.984	41.049	334.250	3,700.122	4,034.372	39.944	+ 2·8	54.732	52.259	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
736.574	2,355.426	3,092.000	9.663	697.775	2,244.267	2,942.042	9.194	+ 5·1	12.884	12.258	Böhmische Nordbahn
606.292	2,138.944	2,745.236	13.726	599.773	1,973.039	2,572.812	12.864	+ 6·7	18.301	17.152	Böhmische Westbahn
394.204	2,078.367	2,472.571	13.293	388.334	1,866.755	2,255.089	12.124	+ 9·6	17.724	16.165	Buschtěhrader Eisenbahn Linie Lit. A
684.826	3,204.513	3,889.339	16.480	674.536	2,943.475	3,618.011	15.331	+ 7·5	21.973	20.441	Linie Lit. B
131.749	993.101	1,124.850	12.361	128.709	892.041	1,120.750	12.316	+ 0·4	16.481	16.421	Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
4,281.762	18,126.143	22,407.905	21.629	4,184.629	17,427.682	21,612.311	20.861	+ 3·7	28.839	27.815	Kaiser Ferdinands-Nordbahn Hauptbahnnetz
147.753	259.925	407.678	1.574	124.603	252.876	377.479	1.627	— 3·3	2.099	2.169	Localbahnen
193.517	1,333.017	1,526.534	23.852	183.470	1,552.510	1,735.980	27.125	— 12·1	31.803	36.167	Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke
20.904	194.967	215.871	14.391	21.007	203.260	224.267	14.951	— 3·7	19.188	19.935	Leoben-Vordernberger Bahn
206.296	581.783	788.079	5.117	196.939	550.670	747.609	4.855	+ 5·4	6.823	6.473	Mährisch-schlesische Centralbahn
1,715.457	5,227.839	6,943.296	11.056	1,712.267	5,143.672	6,855.939	10.917	+ 1·3	14.741	14.556	Oesterr. Nordwestbahn Garantirte Strecken
691.021	3,862.156	4,553.177	14.783	664.174	3,503.392	4,167.566	13.531	+ 9·3	19.711	18.041	Ergänzungsnetz
3,996.535	13,518.565	17,515.100	12.822	3,903.861	12,863.034	16,766.895	12.274	+ 4·5	17.096	16.365	Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges. Oesterreichische Linien
67.730	162.369	230.099	6.973	61.795	155.271	217.066	6.578	+ 6·0	9.297	8.771	Ostrau-Friedlander Eisenbahn
7,939.932	18,726.647	26,666.579	17.625	7,464.072	16,991.307	24,455.379	16.164	+ 9·0	23.500	21.552	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
44.711	. . . .	44.711	11.178	44.224	. . . .	44.224	11.056	+ 1·1	14.904	14.741	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
499.958	2,041.711	2,541.669	8.918	479.351	1,837.934	2,317.285	8.131	+ 9·7	11.891	10.841	Südnorddeutsche Verbindungsb.
241.641	296.511	538.152	6.047	235.344	262.950	498.294	5.599	+ 8·0	8.063	7.465	Wien-Aspang Bahn
74.229	596.423	670.652	10.318	74.568	543.339	617.907	9.506	+ 8·5	13.757	12.675	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
84.848	412.593	497.441	62.180	83.734	397.845	481.579	60.197	+ 3·3	82.907	80.263	Wiener Verbindungsbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Septemb. 1893	1892	Im Monate Septemb. 1893 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1892: Im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschn. Betriebs-Lä vom 1. Jänn 30. Septe 1893	18
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilomete	
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen	191	191	28.025	50.761	7.684	50.512	58.196	305	56.681	297	+ 2·7	191	1
Bozen-Meraner Bahn	31	31	33.993	5.552	21.729	13.240	34.969	1.128	27.699	894	+ 26·2	31	1
Cilli-Wöllan	39	39	8.238	7.210	2.897	9.566	12.463	320	15.168	389	— 17·7	39	9
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	4.018	2.510	1.578	5.339	6.917	277	5.947	238	+ 16·4	25	
Kremsthalbahn	70	70	24.415	7.129	14.957	11.824	26.781	383	21.312	304	+ 26·0	70	1
Kuttenberger Localbahn	3	3	9.880	4.545	980	2.134	3.114	1.038	3.896	1.299	— 20·6	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	11.474	1.189	7.007	2.622	9.629	401	8.819	367	+ 9·3	24	4
Mühlkreisbahn	58	58	12.358	1.181	9.137	5.098	14.235	245	11.309	195	+ 25·6	58	8
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.307	4.126	1.871	3.681	5.552	694	5.952	744	— 6·7	8	8
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft: Linien im Betriebe der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.	30	30	3.401	14.017	778	9.819	10.597	353	11.301	377	— 6·4	30	0
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.088	692	970	1.114	2.084	83	2.592	104	— 20·2	25	5
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	20.423	15.529	7.339	12.109	19.448	1.621	16.009	1.334	+ 21·5	12	2
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	64	41	32.011	1.301	24.769	2.696	27.465	429	10.549	257	+ 66·9	50	1
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	6.103	22.389	1.381	18.270	19.651	1.092	21.645	1.203	— 9·2	18	8
Steyrthalbahn	48	48	16.000	4.231	5.050	5.010	10.060	210	9.056	189	+ 11·1	48	8
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.378	26.032	222	17.602	17.824	1,783	15 225	1.522	+ 17·1	10	0
Steiermärkische Landesbahnen	26	. . .	3.706	1.174	917	1.111	2.028	78	. . . .	. . . .	. . . .	26	.
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	85.966	1.730	7.903	703	8.606	861	9.215	922	— 6·6	10	0
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	216.032	417	34.723	611	35.334	785	32.931	732	+ 7·2	45	5
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	125.078	. . . .	12.911	. . . .	12.911	1.076	6.944	579	+ 85·8	12	2
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	6	6	150.061	. . . .	13.224	. . . .	13.224	2.204	13.071	2.178	+ 1·2	6	6
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	94.732	. . . .	7.662	. . . .	7.662	1.277	6.707	1.118	+ 14·2	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	13	38.707	2.002	8.160	3.543	11.703	836	10.699	823	+ 1·6	14	3
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	30.297	19.401	3.966	7.777	11.743	903	7.934	610	+ 48·0	12	8
Summe	15.813	15.730	9,970.088	6,838.586	5,885.004	14,676.300	20,561.304	1.300	19,717.783	1.254	+ 3·7	15.777	1
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.486	7.486	3,940.000	1,629.700	1,840.300	5,439.700	7,280.000	972	7,186.365	960	+ 1·3	7.486	3
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	68	47.400	20.100	12.800	32.200	45.000	662	32.182	473	+ 39·9	68	3
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	17.800	2.900	10.700	5.800	16.500	149	15.450	139	+ 7·2	111	1
Békéser Comitatsbahnen	49	49	3.650	2.550	2.200	3.800	6.000	123	4.965	101	+ 21·8	49	4
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	23.700	6.500	9.500	13.000	22.500	171	16.262	123	+ 39·0	132	3
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	7.600	2.800	3.800	4.200	8.000	125	6.500	101	+ 23·8	64	3
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	12.500	3.200	7.500	6.400	13.900	105	12.911	97	+ 8·2	133	3
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	9000	5.000	4.500	6.500	11.000	193	10.087	177	+ 10·6	57	
Felek-Fogaraser Bahn	52	. . .	4.000	900	2.000	1.800	3.800	73	. . . .	. . . .	. . . .	52	.
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	6.900	3.300	3.450	6.550	10.000	200	8.289	165	+ 21·2	50	2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	14.300	3.050	12.900	6,100	19.000	271	22.172	317	— 14·5	70	1
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	16.000	3.000	8.000	5.900	13.900	118	11.701	99	+ 19·2	118	1
Háromszéker Localbahnen	122	122	25.000	7.750	12.500	15.500	28.000	230	25.717	210	+ 9·5	122	1
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32	20	4.400	1.100	2.200	2.200	4.400	138	1.409	70	+ 85·7	32	4
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	6.800	1.550	3.400	3.100	6.500	162	5.404	135	+ 20·0	40	
Késmark—Szepes-Béla	9	9	2.393	1.216	489	350	839	93	779	86	+ 8·1	9	1
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	6.000	3.600	3.000	5.500	8.500	189	7.283	161	+ 17·4	45	4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.000	1.550	1.500	2.000	3.500	152	3.149	136	+ 11·8	23	2
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	4.000	4.600	2.000	6.000	8.000	90	6.213	69	+ 30·4	89	3
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	4.750	1.250	2.850	1.450	4.300	130	6.016	182	— 28·5	33	3
Matraer Vicinalbahnen	127	127	10.200	5.200	5.100	10.400	15.500	122	11.332	89	+ 37·1	127	1
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	900	850	600	1.100	1.700	106	1.697	106	+ 0·0	16	1
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	8.500	5.500	4.000	11.000	15.000	263	14.851	260	+ 1·2	57	5

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. September 1893				1892				Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1893	1892	
Gulden				Gulden					Gulden		
											Selbständige Localbahnen.
55.827	283.642	339.469	1.777	55.971	264.906	320.877	1.680	+ 5·8	2.369	2.240	Böhmische Commercialbahnen
121.693	78.953	200.646	6.472	107.830	70.202	178.032	5.743	+ 12·7	8.629	7.657	Bozen-Meraner Bahn
19.318	79.237	98 555	2.527	21.301	100.706	122.007	3.128	— 19·2	3.369	4.171	Cilli-Wöllan
11.028	27.246	38.274	1.531	9.614	25.192	34.806	1.392	+ 10·0	2.041	1.856	Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha
91.969	93.809	185.778	2.654	83.882	90.129	174.011	2.486	+ 6·8	3.539	3.315	Kremsthalbahn
8.150	11.335	19.485	6.495	7.332	11.737	19.069	6.356	+ 2·2	8.660	8.475	Kuttenberger Localbahn
46.855	18.334	65 189	2.716	44.052	15.937	59.989	2.500	+ 8·6	3.621	3.333	Mori-Arco-Riva a./G.
57.103	47.848	104.951	1.810	58·170	36.115	94.285	1.626	+ 11·3	2.413	2.168	Mühlkreisbahn
14.916	29.529	44.445	5.556	15.144	30.387	45.531	5.691	— 2·4	7.408	7.588	Neutitscheiner Localbahn
5.673	71.820	77.493	2.583	5.461	67.057	72.518	2.417	+ 6·9	3.444	3.223	Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft (Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.)
8.467	10.190	18.657	746	9.219	8.359	17.578	703	+ 6·1	995	937	Radkersburg-Luttenberg L.-B.
61.209	82.904	144.113	12.009	60.862	73.119	133.981	11.165	+ 7·6	16.012	14.887	Reichenberg-Gablonz Localbahn
116.743	17.969	134.712	2.694	64.345	14.039	78.384	1.912	+ 40·9	3.592	2.549	Salzkammergut-Localbahn-Ges.
10.160	149.917	160.077	8.893	9.479	148.046	157.525	8.751	+ 1·6	11.857	11.668	Stauding-Stramberger Localbahn
39.930	39.130	79.060	1.647	43.737	39.334	83.071	1.731	— 4·9	2.196	2.308	Steyrthalbahn
1.715	115.231	116.946	11.695	1.002	110.149	111.151	11.115	+ 5·2	15.482	14.820	Swolenowes-Smečna
8.433	10.755	19.188	738	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	981	. . .	Steiermärkische Landesbahnen
											Dampftramways.
66.875	9.156	76.031	7.603	75.243	7.584	82.827	8.283	— 8·2	10.137	11.044	Brünner Localeisenbahn-Ges.
270.051	5.788	275.839	6.130	254.144	4.706	258.850	5.752	+ 6·6	8.173	7.669	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Comp.
61.001	. . . .	61.001	5.083	52.084	. . . .	52.084	4.340	+ 17·1	6.777	5.787	Innsbruck-Hall i. T., Localbahn
112.434	. . . .	112.434	18.739	105.386	. . . .	105.386	17.564	+ 6·7	24.985	23.219	Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf
66.108	. . . .	66.108	11.018	56.538	. . . .	56.538	9.423	+ 16·9	14.691	12.564	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (Dampftr. Westbl.-Hütteldorf)
46.420	25.856	72.276	5.163	37.626	23.244	60.870	4.682	+ 10·3	6.884	6.243	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
30.180	44.430	74.610	6.218	29.545	27.130	56.675	4.359	+ 42·6	8.292	5.812	Wiener Localbahnen Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
41,311.948	121·834.694	163,146.642	10.341	39,773.121	114,627.878	154,400.999	9.850	+ 5·0	13.788	13.133	**Summe**
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
14,233.200	41,875.683	56,108.883	7.495	13,899.589	39,849.563	53,749.152	7.181	+ 4·4	9.993	9.578	a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen
											b) Privatbahnen.
75.715	304.493	380.208	5.591	70.256	268.643	388.899	4.983	+ 12·2	7.454	6.644	Fünfkirchen-Bárscer Bahn
											Localbahnen:
91.450	53.750	145.200	1.308	94.759	36.715	131.474	1.184	+ 10·5	1.744	1.578	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen
17.850	23.550	41.400	845	25.123	25.548	50.671	1.034	— 18·3	1.127	1.378	Békéser Comitatsbahnen
88.650	96.850	185.500	1.401	81.544	70.059	151.603	1.148	+ 22·0	1.868	1.530	Bihárer Vicinalbahn
29.300	32.600	61.900	967	31.538	24.347	55.885	873	+ 10·8	1.289	1.164	Budapest-Lájosmizse Localbahn
64.050	54.850	118.900	894	63.228	54.729	117.957	886	+ 0·9	1.192	1.181	Debreczin — Füzesabony — Oháti-Kócs-Polgar Localbahn
39.800	45.700	85.500	1.500	40.520	37.937	78.457	1.376	+ 9·0	2.000	1.835	Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn
25.800	28.000	53.800	1.035	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.380	. . .	Felek-Fogaraser Localbahn
24.150	71.750	95.900	1.918	20.667	33.604	54.271	1.085	+ 76·8	2.557	1.447	Gran—Almas-Füzitö Localbahn
103.550	68.950	172.500	2.464	106.315	70.049	176.364	2.519	— 2·2	3.285	3.358	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.
66.750	65.050	311.800	1.117	60.677	61.441	122.118	1.035	+ 7·9	1.489	1.380	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
106.600	107.700	214.300	1.724	105.335	88.885	194.220	1.592	+ 8·3	2.298	2.122	Háromszéker Localbahnen
23.000	19.800	42.800	1.338	949	460	1.409	469	+185·3	1.784	625	Hermannstadt-Feleker Localb.
26.900	21.900	48.800	1.220	25.911	18.234	44.145	1.103	+ 10·6	1.627	1.471	Kaschau-Torna L.-B.
4.249	5.487	9.736	1.082	1.202	863	2.065	1.632	+ 4·8	1.443	1.376	Kesmark-Szepes-Bela Localbahn
19.350	38.150	57.500	1.278	20.759	34.891	55.650	1.236	+ 3·4	1.704	1.648	Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma
13.200	24.400	37.600	1.635	11.047	13.657	24.704	1.074	+ 52·2	2.180	1.432	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
15.150	36.850	52.000	584	12.555	32.631	45.186	507	+ 15·2	778	676	Máros-Ludás—Bistritz Localb.
25.450	27.750	53.200	1.616	24.908	29.149	54.057	1.638	— 1·4	2.154	2.184	Máros-Vásárhely Szász-Regen
43.400	71.900	115.300	909	43.011	59.759	102.770	809	+ 12·3	1.212	1.078	Matraer Vicinalbahnen
5.850	6.100	11.950	747	6.706	4.687	11.393	712	+ 4·9	996	949	Mezötur-Turkever Eisenbahn
31.400	73.600	105.000	1.842	30.759	58.852	89.611	1.572	+ 17·2	2.456	2.096	Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1893	1892	Im Monate Septemb. 1893 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1893 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1892 im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittliche Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Septem 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	5.200	4.400	1.300	5.700	7.000	389	5.582	310	+ 25·5	18	
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	6.400	4.250	3.200	6.400	9.600	274	8.381	239	+ 14·6	35	
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	750	1.950	150	2.350	2.500	139	2.141	118	+ 17·8	18	
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	5.200	1.650	2.550	2.450	5.000	106	3.446	73	+ 45·2	47	
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	12.800	3.050	6.400	6.100	12.500	236	11.088	209	+ 12·9	53	
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	5.000	5.100	5.300	10.200	15.500	258	14.333	238	+ 8·4	60	
Szekler Bahn	39	39	6.000	1.600	3.000	3.200	6.200	160	5.143	132	+ 21·2	39	
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	5.350	4.500	5.500	9.000	14.500	135	12.766	118	+ 14·4	107	1
Taraczthal-Bahn	32	32	750	550	300	1.150	1.450	42	3.042	95	— 55·8	32	
Torontaler Localbahnen	109	109	20.000	20.000	10.000	40.000	50.000	458	38.153	350	+ 30·9	109	1
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	3.150	3.100	1.900	3.200	5.100	159	4.956	154	+ 3·2	32	
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.500	11.000	3.000	12.100	15.100	302	11.625	232	+ 30·2	50	
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.300	300	1.050	450	1.500	40	1.177	31	+ 29·0	37	
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	52.000	14.500	26.000	29.000	55.000	185	45.854	155	+ 19·4	297	2
Zagorianer Bahn	116	116	29.500	6.150	14.700	12.300	27.000	233	30.837	265	— 12·1	116	1
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	. . .	3.150	1.400	350	1.350	1.700	189	. . . .	. . .	. . .	2	. .
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	102.312	168.690	67.017	317.240	384.257	1.001	315.159	873	+ 14·7	384	3
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.717	37.533	2.998	47.260	50.258	743	69.677	1.031	— 27·9	67·6	6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	83.155	33.550	95.692	62.290	87.982	745	71.731	607	+ 22·7	118	1
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	155.498	197.329	178.129	512.030	690.159	982	676.220	962	+ 2·1	703	7
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	67.009	70.710	50.700	90.100	140.800	433	113.870	350	+ 23·7	325	3
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	583	2.814	292	9.798	10.090	263	9.330	244	+ 7·8	38·3	3
Borossebes-Menyhazer Localb.	21	. . .	1.536	1.695	702	1.211	1.913	91	. . . .	. . .	. . .	4	. .
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	7.176	13.755	6.990	30.702	37.692	307	42.027	342	— 10·2	123	1
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	132.499	1.202	19.594	1.610	21.204	502	16.573	392	+ 28·6	42·2	4
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	43.894	2.793	4.871	1.316	6.187	773	5.123	640	+ 20·8	8	
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.459	13.173	783	14.076	14.859	450	15.039	455	— 1·1	33	
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	18.656	1.329	6.443	2.427	8.870	522	3.811	224	+133·5	17	
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	. . .	6.225	805	1.936	752	2.688	99	. . . .	. . .	. . .	27	. .
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.365	2.206	176	1.158	1.334	392	971	286	+ 37·1	3·4	
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	3.363	1.346	1.101	1.704	2.805	280	2.894	289	— 3·1	10	
Lőcsethalbahn	13	. . .	3.434	524	1.196	565	1.761	135	. . . .	. . .	. . .	13	. .
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	58·8	7.482	10.011	1.314	14.152	15.466	255	13.091	223	+ 14·4	60·6	5
Poprádthalbahn	15	15	5.147	3.800	1.634	2.550	4.184	279	3.783	252	+ 10·7	15	
Szamosthalbahn	222	222	29.700	12.703	19.925	30.146	50.071	225	45.631	206	+ 9·2	222	2
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	. . .	53	4.754	10	1.711	1.721	296	. . . .	. . .	. . .	5·8	. .
Summe	12.279	12.137	4,016.106	2,381.388	2,431.492	6,878.298	9,309.790	758	9,014.188	743	+ 2·0	12.255	12.0
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	15.813	15.730	9,970.088	6,838.586	5,885.004	14,676.380	20,561.304	1.300	19,717.783	1.254	+ 3·7	15.777	15.6
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.279	12.137	4,016.106	2,381.388	2,431.492	6,878.298	9,309.790	758	9,014.188	743	+ 2·0	12.255	12.0
Hauptsumme	28.092	27.867	13,986.194	9,219.974	8,316.496	21,554.598	29,871.094	1.063	28,731.971	1.031	+ 3·1	28.032	27.7
Oesterreichisch													
Achenseebahn	6·35	6·35	5.665	54	5 402	138	5 540	872	4.374	689	+ 26·6	. . . .	
Gaisbergbahn in Salzburg	5·31	5·31	6.201	12	7.904	352	8.256	1.552	5.428	1.024	+ 50·5	. . . .	
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	21.133	6	7.467	6	7.473	1.358	6.859	1.247	+ 8·9	. . .	
Schafbergbahn (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft)	5·7	. . .	4.949	12	11.972	69	12.041	2.112	. . . .	. . .	. . .	. . .	
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	9.578	4.241	4.966	10.593	15.559	148	16.736	159	— 7·0	105	1
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	30.010	19.773	32.399	94.428	126.827	471	106.814	397	+ 18·6	269	2
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen: Doboj-Dolnja Tuzla	65	65	7.045	12.340	2.976	13.869	16.845	259	12.401	189	+ 37·0	65	
Metkovic-Mostar-Sarajevo	178	178	45.235	4.466	14.726	19.581	34.307	193	38.742	218	— 11·5	178	1

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. September 1893 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1892 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 9 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
9.150	43.950	53.100	2.950	2.972	6.796	9.768	2.442	+ 20·8	3.933	3.256	Petroszény-Lupény Localbahn
24.250	33.450	57.700	1.649	28.305	38.716	67.021	1.800	— 8·4	2.198	2.400	Puszta Tenyö—Kun - Szt. Marton
1.505	22.695	24.200	1.344	954	16.761	17.715	984	+ 36·6	1.792	1.312	Ruma-Vrdnik Localbahn
20.200	16.500	36.700	781	21.330	13.189	34.519	734	+ 6·4	1.041	978	Somogy-Szohb-Bárcser Bahn
51.600	52.500	104.100	1.964	50.281	46.529	96.810	1.826	+ 7·6	2.619	2.435	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
44.900	101.100	146.000	2.433	36.423	96.785	133.208	2.220	+ 9·6	3.244	2.960	Száthmar-Nagyhányaer Localb.
22.700	21.200	43.900	1.126	20.226	17.371	37.597	964	+ 16·8	1.501	1.285	Székler Bahn
45.450	68.850	114.300	1.068	44.597	57.179	101.776	951	+ 12·3	1.424	1.268	Szilágyságer Eisenhahn
3.030	16.420	19.450	608	2.527	18.656	21.183	662	— 8·2	811	882	Taraczthal-Bahn
77.700	176.100	253.800	2.328	71.934	142.468	214.402	1.966	+ 18·4	3.104	2.621	Torontaler Localhahnen
16.650	22.750	39.800	1.231	17.562	15.969	33.531	1.047	+ 17·6	1.641	1.396	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
24.550	83.850	108.400	2.168	21.426	56.770	78.196	1.563	+ 38·7	2.890	2.084	Vinkovce-Brcskaer Bahn
8.600	4.700	13 300	357	6.715	3.043	9.758	263	— 31·9	476	351	Warasdin-Goluhovecer Localb.
165.300	210.700	376.000	1.266	162.961	156.160	319.121	1.075	+ 17·8	1.688	1.433	Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalh.-Act.-Ges.)
120.300	105.600	225 900	1.947	113.351	106.107	219.458	1.892	+ 2·9	2.596	2.523	Zagorianer Bahn
700	2.650	3.350	1.675	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		2.233	. . .	Zsehely-Csákováer Localhahn
											II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
529.918	2,479.051	3,008.969	7.836	521.821	2,616.077	3,137.898	8.214	— 4·6	10.448	10.952	Kaschau-Oderherger Eisenbahn
21.189	365.529	386.718	5.720	20.865	616.455	637.320	9.428	— 39·3	7.626	12.570	ungarische Strecken
138.646	486.663	625.309	5.299	126.308	443.343	569.651	4.827	+ 9·8	7.065	6.436	Mohács-Fünfkirchner Bahn
											Raab-Oedenburg-Ehenfurther B.
.,261.681	4,290.591	5,552.272	7.898	1,189.956	3,922.245	5,112.201	7.272	+ 8·6	10.531	9.696	Südhahn-Gesellschaft ungarische Linien
											Selhstständige Localbahnen:
273.830	636.290	910.120	2.800	246.640	499.580	746.220	2.296	+ 22·0	3.733	3.060	Arader u. Csánader vereinigte E.
2.241	83.621	85.862	2.242	2.398	81.131	83.529	2.181	+ 2·8	2.986	2.908	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn
1.110	1.801	2.911	728	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		971	. . .	Borossebes-Menyhazer Localb.
56.896	251.606	308.502	2.508	61.913	240.819	302.732	2.461	+ 1·9	3.344	3.281	Bárcs-Pakracer Eisenbahn
154.464	10.433	164.897	3.907	131.451	8.006	139.457	3.304	+ 18·3	5.209	4.405	Budapester Localbahnen
37.096	10.552	47.648	5 956	31.140	10.213	41.353	5.169	+ 15·2	7.941	6.892	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
6.285	120.349	126.634	3.837	6.602	119.354	125.956	3.816	+ 0·6	5.116	5.089	Gölnitzthal-Bahn
21.533	12.369	33.902	1.994	16.968	11.382	28.350	1.668	+ 19·5	2.659	2.224	Güns-Steinamanger Vicinalbahn.
15.550	3.667	19.217	712	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		949	. . .	Haraszti-Ráczkeve Localbahn
2.821	6.252	9.073	2.668	1.846	4.642	6.488	1.908	+ 39·8	3.557	2.544	Holics-Gödinger Localhahn
9.696	15 560	25.256	2.526	10.197	14.425	24.622	2.462	+ 2·6	3.368	3.282	Keszthély-Balaton Szt. György Lb.
10.032	6.314	16.346	1.257	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		1.676	. . .	Lőcsethalhahn
12.504	135.446	147.950	2.441	8.873	127.089	135.962	2.312	+ 5·6	3.254	3.083	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
13.462	24.067	37.529	2.502	13.033	23.201	36.234	2.415	+ 3·6	3.337	3.221	Poprádthalhahn
169.862	231.872	401.734	1.809	172.261	220.808	393.069	1.771	+ 2·4	2.412	2.361	Számosthalbahn
107	8.988	9.095	1.568	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		2.091	. . .	Terret-Kowacsnaer Bahn
1550.322	53,318.899	71,869.221	5.864	17,941.194	50,625.972	68,567.166	5.670	+ 3·4	7.819	7.560	**Summe**
											Recapitulation.
4311.948	121,834.694	163,146.642	10.341	39,773.121	114,627.878	154,400.999	9.850	+ 5·0	13.788	13.133	**Summe der österr. Eisenbahnen**
1550.322	53,318.899	71,869.221	5.864	17,941.194	50,625.972	68,567.166	5.670	+ 3·4	7.819	7.560	**Summe der ungar. Eisenbahnen**
5362.270	175,153.593	235,015.863	8.384	57,714.315	165,253.850	222,968.165	8.029	+ 4·4	11.180	10.705	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.											
33.409	1.219	34.628	. . .	30.663	857	31.520	. .	. . .	. . .	. . .	Achenseehahn
53.460	1.875	55.335	. . .	52.958	100	52.951	. .	. . .	. . .	. . .	Gaishergbahn in Salzburg
57.853	130	57.983	. . .	53.937	67	57.004	. .	. . .	. . .	. . .	Kahlenhergbahn (System Rigi)
39.519	139	39.658	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn (Salzkammergut Localh.-Actien-Gesellschaft)
Herzegowinaer Eisenbahnen.											
37.383	106.433	143.816	1.370	34.957	78.185	113.142	1.078	+ 27·1	1.826	1.437	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
12.833	679.789	892.622	3.318	197.750	556.637	754.387	2.804	+ 18·3	4.424	3.627	K. u. k. Bosna-Bahn
20.923	89.288	110.211	1.695	22.487	66.455	88.942	1.368	+ 24·0	2.260	1.824	Bosn.-Herzegow.Staatshahnen.
85.231	165.491	250.722	1.409	75.063	188.938	264.001	1.483	— 5·0	1.879	1.977	Dohoj-Doljna Tuzla (Han) Metković-Mostar-Serajevo

Böhmische Westbahn. Im Monate September laufenden Jahres stellt sich im Vergleiche mit dem definitiven Ergebnisse desselben Monates im Vorjahre, eine Mehreinnahme von fl. 7090 heraus.

Der Personenverkehr hat um 10.715 Personen, hauptsächlich durch Mehrbeförderung von Militärpersonen, zugenommen.

An Gütern gelangten um 1311 t mehr zur Verfrachtung.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate September 1893 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2388 aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 16.612, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 19.000; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 7096, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 21.104, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 28.200 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmungen resultirt aus dem stärkeren Kohlenverkehre und dem Verkehre in diversen Gütern.

Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1892 sind definitiv, jene pro 1893 provisorisch jedoch auf Grund der definitiven Abrechnungen für die ersten fünf Monate 1893 richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Die k. k. Staatsbahnen und die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen weisen pro September 1893 im Vergleiche zu den Ergebnissen des gleichen Monates des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 106.146 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 190.841 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 45.710 t mit einer Mehreinnahme von fl. 220.748 aus.

Es ergibt sich demnach eine Gesammtmehreinnahme von fl. 411.589.

Von der vorstehend für den Personenverkehr ausgewiesenen Mehreinnahme von fl. 190.841 entfallen auf die

westlichen Linien	fl. 127.333
östlichen Linien	„ 63.508
Zusammen . . .	fl. 190.841

Die Mehreinnahmen auf den westlichen Linien findet ihre Begründung in dem anhaltend schönen Reisewetter, ferner in den Reisen zur Landesausstellung in Innsbruck und endlich durch die Einhebung der Fahrkarten-Stempelgebühren.

Auf den östlichen Linien waren die Militärmanöver und die Einhebung der Fahrkarten-Stempelgebühr die Ursache der Mehreinnahmen.

Die Mehreinnahmen im Güterverkehre von fl. 220.748 vertheilen sich wie folgt:

westliche Linien	+ fl. 279.784
östliche Linien	— „ 59.036
daher	+ fl. 220.748

Die Mehreinnahme auf den westlichen Linien ergibt sich aus der bereits seit längerer Zeit andauernden namhaften Hebung des Local- und inländischen Nachbarverkehres, während der Verkehr mit dem Auslande, abgesehen von dem Artikel „Kohle mineral.“, welcher eine mässige Steigerung aufweist, keine wesentliche Aenderung gegenüber dem Vorjahre zeigt.

Insbesondere hielt sich auch der Exportverkehr in Getreide kaum auf der Höhe des Vorjahres.

Die Mindereinnahme auf den östlichen Linien resultirt aus Ausfällen in der Güterbewegung im Allgemeinen, welche auch durch die Transporte anlässlich der Manöver nicht paralysirt werden konnten.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre, welche auf beiden Linien fl. 24.786 beträgt, resultirt zumeist aus dem stärkeren Verkehre mit Rumänien via Suczawa.

Bukowinaer Localbahnen.

Die Mindereinnahme dieser Localbahnen rührt ausschliesslich aus dem Güterverkehre auf der Linie Czernowitz—Nowosielitza her, dessen Frequenzrückgang dem Mangel an Getreidetransporten russischer Provenienzen zuzuschreiben ist.

Localbahn Fehring-Fürstenfeld.

Das ausgewiesene Einnahmenminus resultirt aus der Minderbeförderung von Rohtabak.

Mährische Westbahn.

Die verhältnissmässig bedeutende Mehreinnahme ergibt sich zur Gänze aus dem Güterverkehre und ist hauptsächlich dem lebhafteren Transporte an Malz, Kohle und Eisen zuzuschreiben.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschifffahrt ergibt sich folgendes Gesammtbild:

Personen und Gepäck + fl. 194.734 bei einer Frequenz von + 112.174 Personen.
Güter + fl. 248.509 bei einer Frequenz von + 70.845 t.
Im Ganzen + fl. 443.243.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt betrug pro September 1893 die Frequenz 20.370 Personen und 12.289 t mit einer Einnahme im Personenverkehre von fl. 10.298 und im Güterverkehre von fl. 11.808, zusammen fl. 22.106 gegen fl. 18.880 im gleichen Monate des Vorjahres.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch, enthalten jedoch die definitiven Buchungen bis Ende Juni 1893.

Localbahn Innsbruck-Hall i. T. Die im Monate September 1893 erzielte Mehreinnahme gegen den gleichen Monat des Vorjahres hat ihren Grund in der bedeutend gesteigerten Frequenz während der Festtage gelegentlich der Anwesenheit Seiner Majestät des Kaisers.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate September 1893 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme um 52.391 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 194 gegenübersteht.

Dagegen ergab der Güterverkehr im Berichtsmonate im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres ein ungünstiges Resultat, indem die Transportsmengen zwar um 39.704 t zunahmen, die bezüglichen Einnahmen aber um fl. 12.369 sich verringerten.

Transportzunahmen ergaben sich bei den nachbenannten Massenartikeln, und zwar:

bei Kohlen	um 26.407·4 t
„ Getreide aller Art . . .	„ 2.391·0 „
„ Holz aller Art	„ 1.341·2 „
„ Steinen aller Art . . .	„ 2.895·9 „
„ Ziegeln	„ 3.372·4 „

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist zu verzeichnen bei Mehl und Mahlproducten um 1122·7 t und bei Zucker, raffinirt, um 1618 t.

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 3596 Personen ab; die bezüglichen Einnahmen verminderten sich um fl. 41.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme der Transportsmengen um 4862 t und des Erträgnisses um fl. 7563.

Transportzunahmen ergaben sich bei Holz aller Art um 654·3 t, bei Steinen aller Art um 275 und bei Ziegeln um 420·1 t, während bei Getreide aller Art eine Abnahme um 453·8 t und bei Mehl und Mahlproducten eine Abnahme um 9·8 t zu verzeichnen ist.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn hob sich der Personenverkehr um 3110 Personen, die correspondirenden Einnahmen steigerten sich demnach um fl. 1382; im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 2964 t und des Erträgnisses um fl. 1473 zu constatiren.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Buchungen der Monate Jänner bis Juni, richtiggestellt.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat September 1893 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 4532 = 5·2 pCt. höher. An dieser Mehreinnahme participirt der Personenverkehr mit fl. 3243 = 13·29 pCt. Mehrbeförderung von 8938 Reisenden = 16·7 pCt. und der Güterverkehr mit fl. 1289 = 2·08 pCt., Mehrverfrachtung von 4398 t gleich 11 pCt. Flachs, Holz, Kalk, Kohle und Malz.

Neutitscheiner Localbahn. Im Monate September 1893 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Zunahme der Frequenz um 913 Reisende und der bezüglichen Einnahmen um fl. 68; hingegen resultirt aus dem Güterverkehre, trotz der Mehrverfrachtung um 52 t, ein Einnahmenminus von fl. 467, in Folge geringerer Verfrachtungen von höher tarifirenden Artikeln (Tabak und Eisenwaaren).

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im September 1893 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen im September 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . .	+ 34.907 Personen	und	+ 21.845·89 fl.
Ergänzungsnetz . . .	+ 18.637 „	„	+ 17.381·26 „
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 25.243 „	„	+ 4.218·52 „

Die Mehreinnahme ist hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, dass die Reisen auf längeren Strecken erfolgten.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen im September 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 9.860 t	+ 1.092·28 fl.
„ „ Ergänzungsnetz	+ 40.377 t	+ 8.947·09 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	+ 17.034 t	+ 15·609·42 „

Die Mehreinnahme steht mit der Mehrleistung, namentlich mit der Zunahme des Kohlenverkehres, im Einklang.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmeziffern ist bereits bis zum Monate Juni des Gegenstandsjahres vorgeschritten.

Stauding-Stramberger Localbahn. Der für den Monat September 1893 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres ausgewiesene Einnahmenausfall erscheint durch die Minderbeförderung von 4249 t Stück- und Massengüter begründet.

Südbahn-Gesellschaft. Auf den gesammten Linien der Südbahn wurde im Monate September 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine Mehreinnahme von fl. 126.317 erzielt, welche sich aus einem Plus im Personenverkehre von fl. 161.022 und einem Minus im Frachtenverkehre von fl. 34.705 ergab.

Die Mehreinnahme im Personenverkehre ist hauptsächlich auf die grösseren Militärtransporte aus Anlass der Manöver in Ungarn, und die Mindereinnahme im Frachtenverkehre auf den Umstand zurückzuführen, dass dieser letztere Verkehr während der Dauer der Manöver eine Beschränkung erfahren musste.

Die Localbahn Mödling-Hinterbrühl weist eine Mehreinnahme von fl. 139 aus, während die Einnahmen der Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres um fl. 40 zurückblieben.

Von den fremden Localbahnen erzielten die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter, Leoben-Vordernberger, Graz-Köflacher und Güns-Steinamanger Bahn schliessliche Mehreinnahmen.

Die Localbahnen Spielfeld-Radkersburg, Radkersburg-Luttenberg, Cilli-Wöllan und Bárcs-Pakracz schliessen sowohl im Personen- als auch im Frachtenverkehre mit Ausfällen ab.

Eisenbahn Wien-Aspang. Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich für den Gegenstandsmonat eine Mehrbeförderung um 9447 Personen und 4366 t Güter.

Die erzielten Mehreinnahmen betragen fl. 1106 im Personen- und fl. 3452 im Güterverkehre, zusammen daher fl. 4558.

Die Mehreinnahmen des laufenden Jahres belaufen sich bis incl. September auf fl. 39.858, wovon fl. 6297 den Personen- und fl. 33.561 den Güterverkehr betreffen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Stadtbahn. (Donaustadtlinie: Anordnung der Trassenrevision.) Hinsichtlich des Projectes für die Fortsetzung der Donaustadtlinie (stromabwärts) der Wiener Stadtbahn wurde vom Handelsministerium die Vornahme der Trassenrevision angeordnet. [19. October, Z. 53.749.]

Steyrthalbahn. (Linie Steyr-Garsten—Agonitz: Geleiseumgestaltungen in Steyrdorf.) Das Project für die Umgestaltung der Geleise in der Station Steyrdorf wurde zur Ausführung genehmigt. [17. October, Z. 54.836.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Weichenanlage in Salzburg.) Die Detailpläne für eine in der Schwarzstrasse km 1·3/4 der Strecke Salzburg Bahnhof—St. Leonhard herzustellende Weichenanlage mit fixem Wechsel wurden zur Ausführung genehmigt. [2. October, Z. 51.980.]

Localbahn Strakonitz - Winterberg. (Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Malenic.) Die zwischen den Stationen Wolin und Elcowic herzustellende Haltestelle der obgenannten Localbahn erhält den Namen „Malenic a/d. Wolinka". [11. October, Z. 53.608.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfung.) Am 27. September fand behufs Wiedererprobung neuerlich eine technisch-polizeiliche Prüfung einer auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen verwendeten Lastzngs-Locomotive mit Schlepptender statt. Diese Locomotive besitzt die Inventarsnummer 4057, Serie III/b, und wurde im Jahre 1863 in der Locomotivfabrik Sigl in Wr.-Neustadt gebaut. Der Kessel dieser Locomotive wurde laut Certificat vom 19. Juli d. J. erprobt und hat die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Der Kessel ist in der Maschinenfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft 1878 erbaut und hei dieser Maschine im Jahre 1879 montirt worden. Die Locomotive hat im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Sämmtliche drei Achsen sind miteinander gekuppelt. Die Maschine hat horizontal aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames. Die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist innenliegend und geschieht die Umstenerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel hat eine vollständige Armatur. Die Maschine ist ausserdem versehen mit constantem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Anschütz, Schluh's gewöhnlichem Sandstreu-Apparate, ferner einem Funkenfänger, einer Tenderspindelhremse. Dampfheizungseinrichtung und einem gusseisernen Rauchfang nach Elsner. Das Totalgewicht der Maschine heträgt 36·45 t, die Spurweite derselben ist normal. Die mit dieser Maschine am 27. September unternommene Probefahrt fand auf der 8·7 km langen Strecke von Lemherg bis Zimnawoda der k. k. Staatsbahnen statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 60 km und eine durschnittliche Geschwindigkeit von 44 km per Stunde erreicht. — Da die Locomotive bei allen Gangarten, selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit stets sicher und ruhig lief, wurde dieselhe dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergehen.
[Z. 58.706.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn. (Herstellung einer Telephonleitung zwischen den Wächterposten Nr. 47 f, 47 g und 47 e anf der vom Guido-Bahnhofe zu den Schächten der Nordböhmischen Kohlenwerks-Gesellschaft führenden Zweighahn.) Zwischen den Wächterposten Nr. 47 f, 47 g und 47 e im Zuge der vom Guido-Bahnhofe zu den Schächten der Nordböhmischen Kohlenwerks-Gesellschaft abästenden Zweigbahn wurde eine Telephon-Correspondenzleitung eingerichtet, welche den Zweck hat, die Avisirung der Verschuhsfahrten telephonisch durchzuführen und eine rasche Verständigung zwischen den genannten Wächtern und dem Rangirbahnhofe bei Kopitz, sowie mit der Station Brüx bei wichtigen Begebenheiten auf der Strecke zu ermöglichen. Die k. k. General-Inspeetion hat die Instruction für die Behandlung und Anwendung der in Rede stehenden Telephoneinrichtung genehmigt. [28. October, G.-I.-Z. 21.136.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Verlängerung der Dauer einer hereits früher ertheilten Vorconcession.) Der königl. ungar. Haudelsminister hat mit Erlass vom 17. October 1893, Z. 75.186, die seinerzeit mit Erlass vom 26. October 1892, Z. 67.812, dem Vicepräsidenten des croatischen Landtages, Reichstags- und Landtags-Abgeordneten Heinrich von Francisci de Szaláncz auf die Dauer eines Jahres im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung znr Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Szent-Lörincz (Comitat Baranya) der Linie Budapest - Uj - Dombovár—Pecs (Fünfkirchen)—Üszög der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Barcs—Pécs—Mohács der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft abzweigende und diese nach Ueberbrücknng der Drau an einem geeigneten Punkte, weiterhin in der Endstation Szlatina (Comitat Veröcze) mit der im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden und von deren Linie Barcs—Pakrácz-Lipik abzweigenden Flügelbahn Terezovácz-Suhopalje—Szlatina verbindende und weiterhin his Našić, zum Anschlusse an die concessionirte Localbahn Eszék—Našić—Batrina (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18), führende normalspurige Localbahn (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1892), auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Budapester Stadtbahn - Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Bau einer neuen Linie.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe hat den Bau einer von der Betriebsstrecke Volkstheatergasse der nun elektrisch betriehenen Linie zum neuen Centralbahnhofe nächst Kerepes abzweigenden, his zur Beamten-Colonie führenden, gleichfalls elektrisch betriebenen Linie beschlossen und wird deren Bau mit Beginn des Frühjahres zur Ausführung gelangen.

Strassenbahn mit elektrischem Betriebe zum Budapester Centralfriedhofe nächst Kerepes. (Eröffnung des Betriebes.) Auf der hisher mit Locomotiven befahrenen Strassenbahn zum Budapester Centralfriedhofe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 127) wurde am 29. October der elektrische Betrieh aufgenommen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Weichselbrücke bei Fordon. Linie Berlin—Königsberg.) Die Fordoner Weichselbrücke, deren Eröffnung für den Eisenbahnverkehr am 1. November stattfand und für den Strassenverkehr am 15. Novemher bevorsteht, ist nach 2½jähriger Bauzeit in den Jahren 1891—1893 vollendet worden. Zwischen ihrem Bau und der Zeit, wo gelegentlich der Vorarbeiten für eine Staatsbahnlinie Berlin—Königsberg zum erstenmale der Bau einer festen Eisenbahnbrücke über die Weichsel in Erwägung stand, liegen fast 50 Jahre. Die in dieser Linie liegenden weltbekannten grossen Eisenbahn-Gitterbrücken hei Dirschau und Marienburg wurden im Jahre 1857 in Betrieb genommen. 1870—73 folgte der Bau der Thorner Weichselbrücke, darauf 1876—79 der Bau der Graudenzer Brücke. Inzwischen war der Verkekr auf der Linie Berlin—Königsherg so gewaltig gewachsen, dass der Bau neuer zweigeleisiger Eisenhahnbrücken bei Dirschau und Marienburg nothwendig wurde, welche in den Jahren 1880—1891 zur Vollendung kamen, worauf die alten Gitterbrücken zu Strassenhrücken umgewandelt worden sind. Die jüngste der Weichselbrücken, mit deren Vorarheiten bereits begonnen wurde noch ehe die neuen Brücken hei Dirschau nnd Marienburg vollendet waren, ist zugleich auch die längste aller Weichselbrücken. Sie ist 1325 m lang, während in Graudenz 1092 m, in Thorn 971 m und in Dirschau nur 785 m Brückenlänge zu verzeichnen sind. Die eisernen Ueberbauten (fünf Stromöffnungen von je 100 m nnd 13 Vorlandöffnungen von je 62 m Stützweite) sind dadurch besonders bemerkenswerth, dass ihre Gesammtmasse — etwa 11 Millionen Kilogramm an Gewicht — aus basischem Flusseisen hesteht. Davon sind etwa 6 Millionen Kilogramm Thomas-Flusseisen und der Rest Martin-Flusseisen. Die von der Bauverwaltung angestellten umfangreichen vergleichenden Versuche mit beiden Metallsorten haben in der technischen Welt Aufsehen erregt, namentlich haben sie auch dargethan, dass das Thomasmetall dem Martinmetall an Güte gleichkommen kann. Der Gesammtentwurf der Brücke rührt von dem Regierungs- und Baurathe Mehrtens her. Die Ausschmückung der Endabschlüsse der eisernen Ueberbauten auf den heiden Landpfeilern ist nach einem Entwurfe von Professor Jacohsthal in Charlottenburg zur Ausführung gekommen. Die Oberleitung des Baues lag in den Händen des Geheimen Regierungsrathes Suche (Dirigent der IV. Ahtheilung der kgl. Eisenbahn-Direction) und des Erstgenannten. Oertlicher Bauleiter war der Eisenbahn-Bau- und Beriebsinspector Mathes, dem drei Regierungs-Baumeister zur Seite standen. [„Centralblatt der Bauverwaltung."]

Preussen. (Erlernung einer Kurzschrift Seitens der Bureaubeamten.) Unter Hinweis auf den Bericht einer kgl. Eisenbahn-Direction, in welchem auf die Vortheile, welche die Erlernung einer Kurzschrift für Bureaubeamte, insbesondere die Civilsupernumerare des Bureaudienstes, hietet, aufmerksam gemacht wurde, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten sämmtliche kgl. Eisenbahn - Directionen veranlasst, sich die Förderung der Erlernung und des Gehranchs der Kurzschrift, durch die in dafür geeigneten Fällen eine wesentliche Erleichterung und Beschleunigung der Erledigung schriftlicher Arbeiten erzielt werden kann, angelegen sein zu lassen. Es ist dabei Werth daranf zu legen, dass eines der am meisten verbreiteten Kurzschriftsysteme erlernt und benntzt werde, als welches neben dem Stolze'schen in erster Linie das in Mittel- und Süddeutschland heinahe ausschliesslich verbreitete Gabelsherger'sche System in Betracht kommt.

Nordamerika. (Zugnnfälle.) Die „Railroad Gazette“ pflegt die nordamerikanischen Zugunfälle, soweit sie darüber aus Zeitungen oder sonstigen Quellen Nachrichten erhalten kann, monatweise zusammenzustellen, unter Darlegung des Vorganges und Angabe der dabei vorgekommenen Tödtungen und Verletzungen. Welchen Umfang diese Unfälle annehmen, lässt sich ohne eine Verfolgung dieser Mittheilungen auch nicht entfernt ahnen. So sind im Monate Juli — um einen Monat herauszugreifen — vorgekommen: 89 Zusammenstösse, davon 39 bei hintereinander und 24 bei gegeneinanderfahrenden Zügen, ferner 26 Zusammenstösse in der Flanke u. s. w.; 88 Entgleisungen, wovon 12 auf die Beschaffenheit der Bahn, 25 auf Achs- und Reifenbrüche u. dgl., 15 auf Fahrlässigkeit im Betriebe, 9 auf unvorhergesehene Vorkommnisse und 27 auf andere unaufgeklärte Ursachen zurückzuführen sind; endlich noch 5 sonstige Unfälle. Das gibt eine Gesammtzahl von 182 Zugunfällen in einem Monat oder 6 Unfälle in einem Tage. Es kann hiernach nicht befremden, wenn der Vorsteher der Abtheilung für Unfallunterstützung der Baltimore- und Ohio-Bahn in einem „über die Pflicht der Eisenbahnen gegen ihre Bediensteten“ auf dem Ingenieurcongress der Chicagoer Ausstellung gehaltenen Vortrag anführte, dass von den 700.000 Beamten, welche bei den Bahngesellschaften der Vereinigten Staaten Amerikas beschäftigt sind, jährlich 168.000 zu Schaden kommen, d. h. getödtet oder verletzt werden, das macht somit nahezu den vierten Theil aller Bediensteten aus. In letzter Zeit ist in Nordamerika der Gedanke aufgetaucht, eine grosse Unfallversicherung zu gründen, die den Bahnen die aus den Unfällen erwachsenden Kosten ersetzen solle. Die „Railroad Gazette“ warnt vor einer derartigen Einrichtung, welche doch nur den Erfolg haben könne, die Bahnen in ihrer Lässigkeit noch zu bestärken. Nach den neuesten Nachrichten scheint es denn auch nicht als ob der angeregte Plan eine Verwirklichung finden werde.

[„Centralblatt der Bauverwaltung.“]

Amerika. (Eisenbahnunglück bei Chester im Staate Massachussetts.) Ueber diesen Eisenbahnunfall liegen nunmehr eingehendere Nachrichten vor. Die Boston- und Albany-Bahn, auf der sich das Unglück zutrug, hatte vor einiger in Folge Beschaffung schwererer Locomotiven die Verstärkung einer Anzahl eiserner Brücken vorgenommen. Unter diesen befand sich die etwa $2^1/_2$ km östlich von Chester gelegene Willcuttsbrücke, eine zweigeleisige eiserne Flussbrücke mit 2 Oeffnungen von je 32 m Lichtweite, welche von Trapezträgern überspannt waren. Die Querträger und die Obergurte auf der nördlichen Brückenseite — die Brücke weist von Westen nach Osten — waren hereits durch Auflagerbleche verstärkt worden und auf der Südseite hatte man mit der Verstärkung begonnen. Die Gurte hatten die $\overline{\Pi}$ Form. Bei den schrägen Endständeru mit je einem daranschliessenden Endfeld des südwestlichen Trägers waren die neuen Platten bereits angenietet, und man löste nunmehr im zweiten, dritten und vierten Felde das Gurtblech von den Stehblechen, an denen es mittelst Aussenwinkeln befestigt war, los, indem man die Niete auf etwa 7·5 m Länge sämmtlich herausschlug, ohne hiebei indessen irgend welche Sicherheitsmassregeln zu treffen. Die losgelöste Gurtplatte sollte demnächst mit einer neuen an den Stehblechen wieder befestigt werden. Ehe aber diese Arheit vorgenommen wurde, brauste, während die Arbeiter gerade am Ufer frühstückten, ein von Albany kommender Chicagoer Sonderzug in die Brücke, die der Last nicht mehr gewachsen, mit ihm zusammenbrach. Locomotive und Tender gelangten in Folge der ihnen innewohnenden lebendigen Kraft noch an das andere Ufer, während die fünf Wagen und die Eisentheile der Brücke einen wüsten Trümmerhaufen bildeten, in dem siebzehn Personen ihren Tod fanden und über dreissig zum Theile sehr schwere Verletzungen davontrugen. Das Eisenbahnamt hat über die Ursachen des Unglückes eingehende Erhebungen angestellt, die klargestellt haben, dass dem Brückeningenieur der Bahn lediglich die Aufstellung der Umbauentwürfe, nicht auch die Ueberwachung der Bauausführungen selbst obgelegen hat. Eine Aufsicht war von Seiten der Bahn überhaupt nicht hestellt worden. Auch der ausführende Unternehmer hatte keinerlei Aufsicht geübt, wenn man von dem Vorarheiter absieht, der als früherer Kesselschmied über die Art, wie eiserne Brücken beansprucht werden, nicht Bescheid wusste. Aus den Aussagen des Oberingenieurs der Bahn und dessen Vertreters ging ferner hervor, dass die Bahngesellschaft es nicht einmal für nöthig gehalten hatte, auf den im Umbau befindlichen Brücken eine Ermässigung der Fahrgeschwindigkeit anzuordnen.

[„Centralblatt der Bauverwaltung.“]

Schiffahrt.

Ungarischer Landes-Schifferverein. (Constituirung.) In Budapest constituirte sich ein Verein unter der Firma „Ungarischer Landes-Schifferverein“, dessen Delegirte unter Führung des Vereins-Präsidenten Geheimer Rath Dr. Alexander Matlecovich beim Minister des Innern vorsprach und mit der Bitte um Förderung der Interessen des Vereines, ihm ein Memorandum überreichten, in welchem die Motive begründet sind, welche die Gründung dieser Association veranlassten. Der Hauptzweck des Vereines ist die Regelung der Privat-Schiffahrtsverhältnisse und die Förderung der den modernen Ansprüchen entsprechenden fachgemässen Ausbildnng der Schiffer, sowie die Erstellung fixer Tarife für die Beförderung von Parteifrachten.

Preussen. (Elbestrombauten in der Zeit vom 1. April 1892 bis 1. April 1893.) Im Königreiche Preussen wurden im Jahre 1892/93 auf Elbestrombauten Mk. 3,064.685·58 verwendet. Hievon entfielen: auf neue Strom- und Uferwerke Mk. 712.625·86, auf Unterhaltung vorhandener Werke Mk. 788·460·43, auf Pflanzungen und Besteckungen Mk. 41.777·19, auf Räumung des Fahrwassers Mk. 320.832·78, auf Bezeichnung des Fahrwassers Mk. 49.158·01 und auf allgemeine Kosten Mk. 1,151.831·31.

— (Elbestrompolizei.) Der Chef der Elbstromhauverwaltung, Ober-Präsident der Provinz Sachsen, hat unterm 21. October nachstehende Polizeiverordnung, betreffend den Schiffs- und Flussverkehr an den Umschlagsstrecken des linken Elbufers bei Magdeburg erlassen. Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 verordne ich hiedurch Folgendes:

§ 1. An die Magistratsstrecke bei Buckau, die Umladestellen beim Elh-Bahnhof, die städtischen Packhöfe, das verpachtete Vorland zwischen Petri und Jakobsförder und die Umladestelle an der Batterie Preussen zu Magdeburg dürfen nur solche Fahrzeuge anlegen, welche dort beladen oder entladen werden sollen. Hinsichtlich der Anzahl der für den Umschlagsverkehr an den einzelnen Uferstrecken zugelassenen Fahrzeuge bewendet es bei den Vorschriften der Polizeiverordnungen vom 31. Mai 1875 und vom 28. August 1882.

§ 2. Jedes Fahrzeug oder Floss, welches an die vorbezeichneten Umschlagsstrecken anlegen soll, ist zuvor anzumelden. Diese Anmeldung hat zu erfolgen: a) soweit das Ufer für die zollamtliche Abfertigung vorbehalten ist, hei der Zollverwaltung; h) im Bereiche der verpachteten Uferstrecken im Geschäftszimmer des Pächters; im Uebrigen bei den für die Beaufsichtigung der Ladestelle oder der Uferstrecke hestellten Beamten.

§ 3. Das Fahrzeug oder Floss hat den bei der Meldung ihm angewiesenen Liegeplatz einzunehmeu und darf denselben nur mit Genehmigung der Meldestelle verändern. Nach beendeter Löschung oder Beladung des Fahrzeuges oder sobald nach dem Ermessen der nach § 2 zuständigen Pächter oder Beamten die Ent- oder Beladung unterbrochen werden muss, hat das Fahrzeug den Liegeplatz auf Erfordern sofort zu verlassen.

§ 4. Vor den Umschlagsstrecken haben die Fahrzeuge und Flösse stets derartig vor Anker zu gehen oder festzulegeu, dass die Zu- nnd Abfahrt nach und von den Ladestellen nicht behindert wird.

§ 5. Beim Anlegen sowohl als auch hei anderweitigen Bewegungen der Fahrzeuge oder Flösse sind die Bober, Anlegeringe, Leitern u. s. w. zu schonen. Die vor den Ufern im Fahrwasser ausgelegten Bober dürfen nur zum Festlegen nicht aber auch zum Gieren der Fahrzenge benützt werden.

§ 6. Bei Fahrzeugen, deren Ladung aus leicht brennbaren Gegenständen hesteht, sind die zur Sicherung gegen Feuersgefahr bestehenden polizeilichen Anforderungen zu erfüllen.

§ 7. Die Verunreinigung der Liegestellen durch Asche, Sand, Ballast oder Unrath ist untersagt.

§ 8. Deckhretter, Masten und andere Ausrichtungsgegenstände der Fahrzeuge dürfen nur an den dafür angewiesenen Orten niedergelegt werden.

§ 9. Schiffs- und Flossführer, welche den vorstehenden Bestimmungen zuwiderhandeln oder den nach Massgahe derselben getroffenen Anordnungen der Beamten der Strompolizei, der für die Handhabung des Verkehres an den Umschlagsstellen bestimmten Beamten, der Anlagepächter oder der Angestellten derselben nicht nackommen, werden nach § 366, Ziffer 10, des Strafgesetzbuches mit Geldstrafen bis zu 60 Mark oder mit entsprechender Haft bestraft.

Ludwigshafen am Rhein. (Schiffsverkehr im Jahre 1892.) Laut den im Jahresberichte der Pfälzischen Handels- und Gewerbekammer für das Jahr 1892 enthaltenen Nach-

weisungen sind im Berichtsjahre eingelangt im Bergverkehre 756 Personenschiffe (gegen 691 im Jahre 1891) und 5301 Güterschiffe mit einer Gesammtladung von 572.022·7 t (gegen 5023 mit 578.144·9 t). Unter den zu Berg angekommenen Güterschiffen waren 1021 Schlepper (gegen 1341), 1242 Güterschiffe (gegen 1150) und 3038 Segelschiffe (gegen 2532); der Flagge nach waren 1188 badische, 353 bayerische, 6 belgische, 450 hessische, 823 niederländische, 1710 preussische, 1 württembergisches und 770 andere. Im Thalverkehre sind eingelangt 4510 Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 128.047·8 t (gegen 214 Schlepper und 4244 Segelschiffe mit 129.139·8 t). Der Flagge nach waren 32 badische, 4264 bayerische, 193 hessische, 1 niederländisches, 1 preussisches und 19 andere.

Abgegangen sind dagegen zu Berg: 4516 Güterschiffe mit einer Gesammtladung von 556 t (gegen 4458 mit 4 t), und zwar 3 Schlepper und 4513 Segelschiffe (gegen 214 Schlepper und 4244 Segelschiffe). Unter der Gesammtzahl der Schiffe waren 32 badische, 4264 bayerische, 193 hessische, 2 niederländische, 6 preussische und 19 andere. Zu Thal sind abgegangen 756 Personenschiffe (gegen 691) und 5298 Güterschiffe mit einer Gesammtladung von 133.106·5 t (gegen 5023 mit 112.636·8 t). Unter den zu Thal abgegangenen Güterschiffen waren 1018 Schlepper (gegen 1341), 1242 Güterschiffe (gegen 1150) und 3035 Segler (gegen 2532). Unter der Gesammtzahl der Schiffe waren 1188 badische, 353 bayerische, 6 belgische, 450 hessische, 822 niederländische, 1705 preussische, 1 württembergisches und 770 andere.

Den Waarenverkehr betreffend, waren unter den zu Berg angekommenen Gütern: 3025·7 t Düngemittel aller Art, 1163·2 t rohe Baumwolle, 227·2 t Soda, 140·9 t Farbholz, 28.685·7 t Roh- und Brucheisen, 1117 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 8051·3 t verarbeitetes Eisen aller Art, 6720·5 t Cement, Trass, Kalk, 16.502 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 33.250·9 t andere Erze, 176·3 t Flachs, Hanf, Heede, Werg, 103.027·7 t Weizen und Spelz, 1339·8 t Roggen, 149·7 t Hafer, 2216·1 t Gerste, 4855·3 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 991·4 t Oelsaat, 228·4 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 1589·9 t harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 4702·3 t harte Schnittwaare, 4186·8 t weiche Stämme, 4858·7 t weiche Schnittwaare, 417·4 t Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 406·6 t Holzwaaren und Möbel, 276 t Wein, 226·6 t Fische, auch Häringe, 2686·4 t Mehl und Mühlenfabrikate, 378·6 t Reis, 679·3 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 3549·2 t Zucker, Melasse und Syrup, 169 t Rohtabak, 1258·7 t fette Oele und Fette, 783·7 t Petroleum und andere Mineralöle, 15.850·3 t Steine und Steinwaaren, 275·712·5 t Steinkohlen, 427·4 t Coaks, 728·4 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 3442·1 t Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 401 t Thonwaaren, Steingut, Porzellan, 1139·6 t rohe Wolle. — Unter den zu Thal angekommenen Gütern waren: 105 t Cement, Trass, Kalk, 102.788·2 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 3082·7 t Steine und Steinwaaren, 3446·7 t Steinkohlen, 18.410·8 t Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thönröhren. Abgegangen zu Berg sind u. A. 556 t Weizen und Spelz. Unter den zu Thal abgegangenen Gütern sind insbesondere zu nennen: 7593·3 t Soda, 17.276·4 t Roh- und Brucheisen, 623·5 t andere unedle Metalle, rob und als Bruch, 975·1 t verarbeitetes Eisen aller Art, 14.678·5 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 23.226·3 t Erze, 707·4 t Weizen und Spelz, 4466 t Gerste, 2745·1 t weiche Stämme, 2210·7 t weiche Schnittwaare, 2285·5 t Wein, 1072·5 t Mehl und Mühlenfabrikate, 2051·1 t Zucker, Melasse und Syrup, 1141·7 t Steine und Steinwaaren.

Nürnberg. (Güterverkehr auf dem Ludwig-Donau-Main-Canale im Hafen Nürnberg im Jahre 1892.) Laut des Jahresberichtes der Handels- und Gewerbekammer für Mittelfranken für das Jahr 1892 gestaltete sich im Berichtsjahre der Güterverkehr auf dem Ludwig-Donau-Main-Canale im Hafen Nürnberg folgendermassen:

Zu Berg (Richtung nach der Donau) sind auf Schiffen durchgegangen 458·8 t, darunter 367·35 t Gemüse und Pflanzen, 26·2 t Zucker, 16·8 t Petroleum, 12·65 t fette Oele und Fette, 11·35 t Branntwein; angekommen sind 553·5 t, darunter 53·9 t Farbholz (Farbwaaren), 27·6 t verarbeitetes Eisen, 16 t Hafer, 15 t Gerste, 17·55 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 14·5 t Obst, frisches und getrocknetes, 10·95 t harte Stämme, 21·25 t Branntwein, 63·15 t Zucker, 93.35 t fette Oele und Fette, 132·8 t Steine; abgegangen sind 2750·25 t, darunter 326·35 t verarbeitetes Eisen, 20·2 t Cement, Trass, Kalk, 58·95 t Erde, Lehm, Kies, Kreide, 21·25 t weiche Schnittwaaren, 18·7 t Fastage, 52·2 t Instrumente, Maschinen, 12·85 t Branntwein, 32·3 t Mehl und Mühlenfabrikate, 12·85 t Reis, 41·25 t Kaffee, 107·5 t Zucker, 46·25 t fette Oele und Fette, 30·8 t Petroleum, 369·85 t Steine, 137·6 t Steinkohlen, 1288·1 t Braunkohlen, 23·9 t Mauersteine.

Zu Thal (Richtung nach dem Main) sind durchgegangen 16.133·25 t, und zwar u. A. 34.15 t harte Stämme, 243·3 t harte Brennholzscheite, 4884·55 t weiche Stämme, 428 t weiche Schnittwaaren, 2818·85 t weiche Brennholzscheit, 7345·8 t Steine, 332·15 t Mauersteine; angekommen sind 39.017·35 t, darunter 191·8 t Erde, Lehm, Kies, Kreide, 447.75 t Weizen und Spelz, 35·2 t Roggen, 49 t Hafer, 578·65 t harte Stämme, 673·5 t harte Brennholzscheite, 4941·95 t weiche Stämme, 94·65 t weiche Schnittwaare, 11.862·55 t weiche Brennholzscheite, 22·85 t Fastage, 12.952·95 t Steine, 6918·15 t Mauersteine; abgegangen sind 446·8 t, darunter 21·6 t Soda, 25·25 t Farbholz (Farbwaaren), 35·8 t verarbeitetes Eisen, 19·1 t Weizen und Spelz, 42 t harte Stämme, 44·6 t weiche Stämme, 56·75 t weiche Schnittwaaren, 60·7 t Branntwein.

In Flössen sind zu Thal (Richtung nach dem Main) durchgegangen 1453·35 t, und zwar 12·2 t harte Stämme und 1441·15 t weiche Stämme; abgegangen sind 20.25 t harte Stämme.

Frankreich. (Erweiterungsbauten am Hafen von Marseille.) In diesem Jahre sind beträchtliche Erweiterungsbauten, deren Dauer auf acht Jahre und deren Kosten auf 20 Millionen Francs berechnet sind, am Marseiller Hafen in Angriff genommen. Hauptsächlich soll nordwärts von dem jetzt benützten Hafenbecken ein neues Becken geschaffen werden mit einem Flächenraum von 600 zu 500 m. Nach Süden wird dasselbe von dem Nordkai des bisherigen Beckens (Quai de la Pinède) begrenzt. Eine 550 m lange Mole deckt die 100 m breite Einfahrt nach dem Meere zu und schafft damit zugleich einen geschützten Vorhafen. Das neue Hafenbecken soll durch zwei zu 50 m breite, 245 m beziehungsweise 127 m lange Kaie, parallel zu dem alten Hafen in drei ungefär je 130 m breite Theile getheilt werden. Die Tiefe beträgt durchweg 8·5 m. Durch diese Theilung wird die Absicht wesentlich erleichtert, jeden Theil des Beckens mit Löschvorrichtungen und Schuppen für ganz bestimmte Zwecke, so z. B. für Kohlen, Pulver, Zucker, Schlachtvieh u. s. w. ausrüsten zu können. Besondere Vorsicht wird dem Theile gewidmet werden, der für die Petroleumschiffe bestimmt ist. Nicht nur wird diese ganze Ecke mit hohen Brandmauern, ausserhalb deren die Petroleumschuppen in sicherer Entfernung liegen, umgeben werden, sondern es soll der Petroleumhafen auch durch ein Sperrschiff feuersicher von dem übrigen Hafenbecken abgeschlossen werden können. Ausser diesem grossen neuen Hafen werden noch kleinere Becken für Ausbesserungen und als Winterhafen für theilweise abgetackelte Schiffe geschaffen werden. Die Schuppen, in deren Front die 40 m langen Verwaltungsgebäude liegen, sollen durchgehends die stattliche Stockwerhshöhe von 6·5 m erhalten; ihre Lagerböden werden auf eine Belastung von 1500 kg/qm berechnet.

[„Centralblatt der Bauverwaltung."]

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Wotic-Selčan. (Constituirende Generalversammlung.) Am 14. October wurde in Prag die constituirende Generalversammlung der den Gegenstaud der Ah. Concessionsurkunde vom 16. Mai 1893, R.-G.-Bl. Nr. 95, bildenden Actien-Gesellschaft „Localbahn Wotic-Selčan" abgehalten. Nachdem der Vorsitzende, Advocat und Bürgermeister in Selčan jur. Dr. Jakob Martinek, das Vorhandensein aller vorgeschriebenen Bedingungen constatirt hatte, erklärte sich die Gesellschaft als constituirt. Hierauf wurde zur Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes geschritten. Als solche wurden gemäss § 29 der Statuten seitens der Bezirksvertretung in Selčan entsendet der Bezirksobmann Johann Kožnún und das Ausschussmitglied Heinrich Koldovský. Von der Generalversammlung wurden gewählt der Fürst Lobkowicz'sche Centraldirector Anton Hannakampf, der Grossgrundbesitzer in Amschelberg Johann Freiherr Mladota von Solopisk, der Landtags- und Reichsraths-Abgeordnete Leopold Pollak, der Grundbesitzer in Kuni Ignaz Hobzek und der Advocat und Bürgermeister in Selčan jur. Dr. Jakob Martinek. In der an die Generalversammlung sich anschliessenden Verwaltungsrathssitzung wurde Anton Hannakampf zum Vorsitzenden des Verwaltungsrathes und Dr. Jakob Martinek zu dessen Stellvertreter gewählt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	October 1893				October 1892			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	353.528	320.092	249.841	423.779	320.740	228.192	176.719	372.213
Darunter:								
Weizen	40.538	51.835	26.543	65.830	37.212	57.824	43.615	51.421
Roggen	69.259	29.730	7.627	91.392	18.245	29.571	19.939	27.877
Gerste	72.895	118.326	81.615	109.606	45.948	33.155	25.201	53.902
Hafer	17.607	44.861	17.692	44.776	39.777	57.927	25.936	71.768
Mais	73.171	43.867	83.239	33.799	85.503	25.934	35.398	76.144
Hirse	7.787	509	1.577	6.719	8.980	723	1.215	8.488
Bohnen	10.996	10.799	9.224	12.571	21.062	7.036	7.496	20.602
Erbsen	2.211	424	1.013	1.622	354	391	271	474
Malz	2.041	303	323	2.021	3.018	977	1.083	2.912
Raps	21.276	3.610	8.770	16.116	21.771	2.705	1.500	22.976
Hanfsamen	49	300	162	187	—	600	320	280
Wicken	296	697	217	776	1.125	1.506	757	1.874
Mehl	14.890	5.628	3.504	17.014	3.877	2.551	2.496	3.932
Kleie	676	2.150	1.223	1.603	1.695	3.572	553	4.714
	333.722	313.039	242.729	404.032	288.672	224.472	165.780	347.364
Spiritus	2.093	—	229	1.864	5.340	—	—	5.340
Zucker	433	1.238	1.402	269	6.452	103	4.518	2.037
Wein	5.766	321	783	5.304	5.673	370	983	5.060
Oele und Fette	804	414	364	854	2.909	504	722	2.691
Sonstige Waaren	10.710	5.080	4.334	11.456	11.634	2.743	4.716	9.721
Mittlere Tagesbewegung		21.920 Meter-Centner				15.574 Meter-Centner		
Versicherungswerth fl.	3,281.610	2.089.060	1.445.560	3,924.110	3,169.630	1.340.650	1,144.190	3,366.090

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine Stück	97	33	35	95	102	23	25	99
Versicherungswerth fl.	530.830·—	263.000·—	229.350·—	564.480·—	462.820·—	126.400·—	96.160·—	493.060·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants Stück	26	—	7	19	23	9	8	24
Versicherungswerth fl.	126.600·—	—	29.000·—	97.600·—	141.710·—	54.400·—	34.920·—	161.190·—
Lombardbetrag fl.	77.375·—	—	17.850·—	59.525·—	94.894·23	34.277·50	25.446·73	103.725·—

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17

Monat October 1893.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten October 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten October 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten October 1893	Stand am letzten October 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	62.432	29.768	28.316	63.884
Darunter wichtigste Waaren:				
Stärke	6.308	306	294	6.320
Wein	10.771	2.015	4.618	8.168
Zucker	11.309	5.780	12.601	4.488
Weizen	—	14.748	—	14.748
Diverse	34.044	6.919	10.803	30.160

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten October 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten October 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten October 1893	Stand am letzten October 1893
Lagerscheine:				
Stück	54	6	3	57
Versicherungswerth ö.W. fl.	91.425	18.000	5.500	103.925
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	46.900	6.600	2.900	50.600

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat October 1893.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten October 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten October 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten October 1893	Stand am letzten October 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	103.993	32.848	35.335	101.506
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	3.173	10.509	692	12.990
Hafer	377	13.387	1.218	12.546
Korn	46.039	5.483	4.330	47.192
Mais	47.289	39	27.980	19.348
Diverse	7.115	3.430	1.115	9.430

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten October 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten October 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten October 1893	Stand am letzten October 1893
Lagerscheine:				
Stück	10	1	5	6
Versicherungswerth ö. W. fl.	190.790	12.650	41.980	161.460
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö. W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat October 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	126	—	15	111	—	—	—	—
Roggen	11	—	—	11	—	—	—	—
Gerste	146	62	76	132	—	—	—	—
Hafer	115	201	316	—	—	—	—	—
Erbsen	519	134	39	614	—	—	—	—
Bohnen	489	99	99	489	—	—	—	—
Raps	143	23	—	166	—	—	—	—
Wicken und Hanfsamen	24	98	—	122	—	—	—	—
Leindotter	20	204	201	23	—	200	—	200
Leinsamen	40	—	—	40	—	—	—	—
Hirse	—	101	—	101	—	99	99	—
Diverse	136	—	49	87	—	—	—	—
Zusammen	1.769	922	795	1.896	—	299	99	200
Versicherungswerth fl.	15.083	7.831	4.777	18.137	—	2.750	800	1.950
Spiritus	5.577	103	2.413	3.267	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	86.877	1.541	37.768	50.650	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	2	—	—	2	—	1	—	1
Versicherungswerth fl.	1.300	—	—	1.300	—	1.950	—	1.950
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	1	—	—	1	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	1.000	—	—	1.000	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	400	—	—	400	—	—	—	—
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	7	—	1	6	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	10.474	—	1.261	9.213	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	7	—	1	6	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	10.474	—	1.261	9.213	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	5.550	—	750	4.800	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1 und 2.

Mit Giltigkeit vom 15. November 1893 gelangen zum Localgütertarife (Neuauflage, giltig ab 15. Jänner 1893), ein Nachtrag VII zum Theil II, Heft 1, und ein Nachtrag IV zum Theil II, Heft 2, zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen bezw. Berichtigungen.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen gegen Erlag von 10 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 4. November 1893. [934]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Nachträge.

Am 1. December 1893 tritt der Nachtrag III zum Tarife, Theil III, Heft 1 (Getreide etc.) und der Nachtrag I zum Tarife, Theil III, Heft 2 (Getreide etc.) für den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband in Kraft.

Dieselben enthalten hauptsächlich Ergänzungen in den Reexpeditions-Bestimmungen und Reexpeditions-Tabellen, Aenderung der Lieferzeit-Zuschlagsfristen, Aenderung von Frachtsätzen und Berichtigungen.

Ausserdem enthält ersterer noch Einbeziehung der Station Brandeis a. E., directe Transportpreise zwischen Losoncz und Nagy-Sáros einerseits und österreichischen Stationen andererseits.

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 6. November 1893. [935]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Inländischer Braunkohlenverkehr nach der k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn etc.

Einbeziehung der Station Castolowitz der Oesterr. Nordwestbahn in den directen Tarif vom 1. April 1890.

Auf Seite 7 des vorgenannten Tarifes ist in der Schnitttafel B unter I die Station Castolowitz mit der Entfernung von 207 km und einem Theilfrachtsatze von 43·0 kr. für 100 kg nachzutragen.

Teplitz, am 4. November 1893. [936]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I., Wallfischgasse 15.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1974	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Ansstellungs-Güter	Wien Oe.N.W.B.	Pardubitz Oe.N.W.B.	Aufgabe in beliebigen Mengen unter Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	180 kr. ö. W. Noten	90 kr. ö. W. Noten	90 kr. ö. W. Noten	Im Kartirungswege		Die Frachtermässigung gilt nur für den Transport der Dr. Emil Holub'schen Ansstellungs-Objecte mit der Bestimmung für Pardubitz loco
1975	**Oe.N.W.B.**	Betheiligten Verwaltungen	**Ergänzung.** In der im Verordnungs-Blatte Nr. 99 vom 26. August 1893, sub Post Nr. 1642, erschienenen Publication ist in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" nach dem, laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 113 vom 30. September 1893, Post Nr. 1810, bereits eingeschalteten Worte „Kopenhagen" noch weiter beizufügen: „Braunschweig und Stockholm".											
1976	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Auf eigenen Rädern laufende gedeckte Lastwagen ohne Bremse, mit eingebauter Cisterne für Spiritustransporte	Prag (Smichow) transit	Granica transit	Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht der Wagen	Bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	86·0 kr.		Im Kartirungswege		
1977	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Coaks	Prag St.E.G. oder Bubna St.E.G.	Wien (St.E.G.), Wien (K.F.N.B.), Floridsdorf-Donaufeld	Zahlung der Fracht für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen u. Aufrechthaltung der sonstigen für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	41·0 kr.		Im Kartirungswege		
1978	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Cement	Kiefersfelden	Krems	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen auf die Eisenbahnwagen und das Abladen von denselben liegt den Absendern, bezw. den Empfängern ob. Die Sendungen müssen zum Bane der Brücke über die Donau bei Stein—Mautern bestimmt sein	Vom 15. November 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Theil II, Heft 1 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. März 1892	58 kr. ö. W.	45 kr. ö. W.	13 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		In den bezüglichen Frachtbriefen muss ausdrücklich angegeben sein, dass der Cement zum Bane der Brücke über die Donau bei Stein—Mautern bestimmt ist

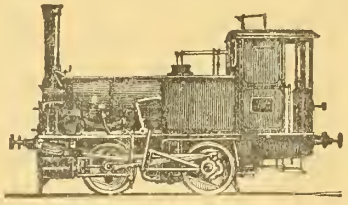
Fortlaufende Nr.	1979	1980	1981
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Betheiligten Verwaltungen		Kgl. ungar. Staatseisenbahnen, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, k. k. österr. Staatsbahnen, Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Zucker aller Art (exclusive Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker) im Exporte nach Ostindien	Heu und Stroh	Mineralkohle
für die Transportstrecke: von	Adlerkosteletz Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.) Caslau Dobrowitz Doudleb Kolin (Oe.N.W.B. und St.E.G.) Neubidschow Pečck Schönpriesen Sadletz-Kuttenberg Slatinan Smiřitz Wlkawa Kuttenberg Stadtbahnhof Wrdy-Bučic Žleb	Csorna Ence	Graz S.B.
für die Transportstrecke: nach	a) Triest b) Finme	Wien (Matzleinedorf) Wieu St.E.G. Wien E.W.A.	Ternitz
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Anwendung der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Tarifes, giltig vom 1. Februar 1889	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen ist durch die Arbeitskräfte der Partei auf deren eigene Kosten zu besorgen	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 20000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- und Ahladen haben die Parteien anf eigene Kosten besorgen zu lassen. Sendungen müssen von Stationen der Graz-Köflacher Bahn proveniren
und gilt in der Zeit	Vom 15. November 1893 bie auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1894, resp. bis zur Einführung im Tarifwege	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, insoferne nicht früher Durchführung im Tarifwege erfolgt	Vom 1. Jäuner 1894 bis Eude December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Süd-Nordösterr.-Ungar. Tarif, giltig vom 1. Jänner 1892, bezw. im Verordnungs-Blatte Nr. 150 vom 31. December 1892, snb Post Nr. 2626, verlautbarte Frachtsätze	Localtarife	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	a) 123 b) 143 a) 133 b) 153 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 133 b) 153 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143 a) 123 b) 143

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1982	Böhmischen Nordbahn		Rübenschnitte	Kralup transit	Mělic	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	8·6 kr.	7·1 kr.	1·5 kr.	im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe vor dem 1. April 1895	
1983	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Biala	Wadowice	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende December 1893	Localtarife	19·5 kr.	16·0 kr.	3·5 kr.	im Rückvergütungswege	Auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1984	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Coaks	Segen-Gottes	Leonhard-Drachenloch (Gartenau)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Directer Tarif vom 1. Juni 1893	kr. 69·0	kr. 67·0	kr. 2·0	im Kartirungswege		
					Salzburg				60·0	58·0	2·0			

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



Locomotiven

für

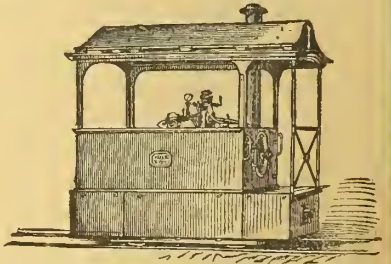
Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

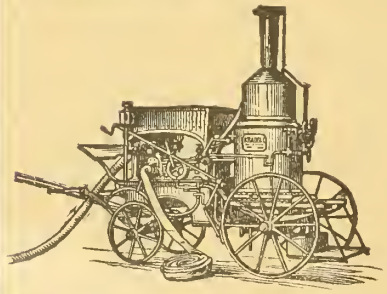
Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft.



LOCOMOBILEN

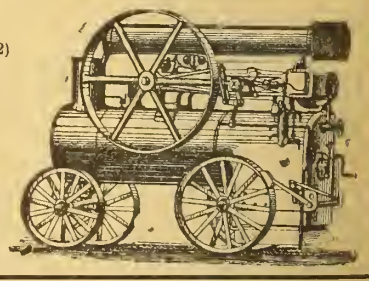
von 2—12 Pferdekraft. (352)



Dampf - Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ansland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 130. Wien, 11. November 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien der Finanzen, des Handels und des Ackerbaues vom 10. November 1893, †) betreffend Aufhebung des Verbotes der Ausfuhr von Futtermitteln.

Im Einvernehmen mit den betheiligten kgl. ungarischen Ministerien wird das mit der Ministerial-Verordnung vom 20. Juli 1893, R.-G.-Bl. Nr. 114, erlassene Verbot der Ausfuhr von Heu, frischen und getrockneten Futterkräutern, aller Gattungen Stroh und Häcksel (Häckerling) aufgehoben.

Diese Verordnung tritt am 15. November 1893 Mittags 12 Uhr in Kraft.

Falkenhayn m. p. **Bacquehem** m. p. **Steinbach** m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 29. October 1893, Z. 8496/I, an die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen, betreffend die Ausfüllung der periodischen Ausweise über die bei Beschaffung von eisernen Oberbau- und Brückenmaterialien erzielten Einheitspreise.

In den, zufolge des h. ä. Erlasses vom 23. März 1889, Nr. 4370/I **), vorzulegenden periodischen Ausweisen, betreffend die bei Beschaffung von eisernen Oberbau- und Brückenmaterialien erzielten Einheitspreise werden die Angaben von einzelnen Bahnverwaltungen nicht in jener Vollständigkeit gemacht, welche zum Zwecke der Beurtheilung der Preisbewegung nothwendig ist.

So soll insbesondere eine einheitliche Vergleichsbasis dadurch geschaffen werden, dass der erzielte Preis von besonderen Umständen — wie beispielsweise von dem Orte der Ablieferung, der gewährten Frachtbegünstigung oder fallweise festgesetzten aussergewöhnlichen Abmachungen — unabhängig gemacht werden kann, und die Ermittlung des Preises loco Werk, bezw. franco Waggon der Aufgabsstation möglich wird.

Die geehrte Verwaltung wird sonach unter Bezugnahme auf die diesfälligen Bestimmungen des Eingangs citirten Erlasses eingeladen, die in den bezüglichen Formularien bestehenden Rubriken stets entsprechend auszufüllen, und namentlich auch die von dem liefernden Werke zu tragenden Kosten der Bahnfracht und des Transportes zur Verwendungsstelle mit thunlichster Genauigkeit jeweils anzugeben. Eine hierämtliche Ermittlung dieser Kosten gestaltet sich nicht nur zu einer umfangreichen Arbeit, sondern ist auch, wegen mangelnder Kenntniss der speciellen Verhältnisse und Lieferungsbedingungen, in verlässlicher Weise häufig gar nicht möglich.

Ferner ist bei jenen Lieferungen, für welche der Preis per Stück bedungen wird, wie beispielsweise bei Wechsel und Kreuzungen, die Angabe der Einheitsgewichte nothwendig, damit die Kosten per Tonne auch in jenen Fällen abgeleitet werden können, in welchen dieselben nicht direct angegeben erscheinen.

Hinsichtlich der Brückenmaterialien ist zu bemerken, dass von einigen Verwaltungen für die verschiedenen Eisensorten ein Durchschnittspreis abgeschlossen wird, welcher mit den von anderen Verwaltungen für jede einzelne Materialgattung gezahlten Einheitspreisen nicht verglichen werden kann. Es wird daher der geehrten Verwaltung behufs Erreichung eines einheitlichen Bildes über die Preisverhältnisse empfohlen, dergleichen aussergewöhnliche Abmachungen, falls nicht besondere Umstände eine Ausnahme gerechtfertigt erscheinen lassen, in Hinkunft zu vermeiden.

Wien, am 29. October 1893.

Lilienau m. p.

*) Enthalten in dem am 10. November 1893 ausgegebenen LI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 162.
**) Vergl. Verordnungs-Blatt 1889, Nr. 42.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 29. October 1893, Z. 57.105, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 29. October 1893.

Verzeichniss des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung über jene an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit im III. Quartal 1893 erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Ansprnchsberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung d. 45. Lebensjahr.	Freiwilliger Verzichtleistung	Strafgerichtl. Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Original-Certificat zurückgelangt
2151	Dechler Mathäus	.	1	.	.	.	.	1
2258	Schurai Michael	.	1	.	.	.	.	1
2282	Pryskornik Cyril	.	1	.	.	.	.	1
2341	Bakule Mathias	.	1	.	.	.	.	.
2799	Malota Wenzel	.	1	.	.	.	.	1
2930	Liebisch Augustin	.	1	.	.	.	.	.
3035	Kidery Johann	.	1	.	.	.	.	1
3152	Strzałkowski Johann	.	1	.	.	.	.	1
3304	König Josef	.	1	.	.	.	.	1
3346	Zwanz Jakob	.	1	.	.	.	.	1
3411	Piórecki Johann	.	1	.	.	.	.	.
3412	Reiss Erith Johann	.	1	.	.	.	.	.
3504	Křen Franz	1	.	.	.	.	.	1
3693	König Alois	.	1	.	.	.	.	1
3724	Elsner Carl	.	1	.	.	.	.	1
3728	Bašič Michael	.	.	.	.	1	.	1
3861	Hrubant Anton	1	.	.	.	.	.	1
3907	Gaudyn Kasimir	1	.	.	.	.	.	1
3969	Tomas Josef	1	.	.	.	.	.	1
3996	Tommasi Franz	.	1	.	.	.	.	1
4044	Gadek Martin	.	1	.	.	.	.	1
4389	Kaiser Josef	.	1	.	.	.	.	1
4473	Caldonazzi Anton	1	.	.	.	.	.	1
4566	Fritsche Friedrich	1	.	.	.	.	.	1
4755	Grutschnig Johann	1	.	.	.	.	.	1
4823	Höpflinger Johann	1	.	.	.	.	.	1
4825	Doležal Johann	1	.	.	.	.	.	1
4829	Joriati Alois	1	.	.	.	.	.	1
5020	Koseinski Stanislaus	1	.	.	.	.	.	1
5028	Fiedler Wilhelm	1	.	.	.	.	.	1
5043	Burger Ladislaus	1	.	.	.	.	.	1
5083	Vertovšek Anton	1	.	.	.	.	.	1
5263	Keinrath Mathias	1	.	.	.	.	.	1
5317	Ottenschläger Johann	.	.	.	.	1	.	1
5402	Sterbenz Andreas	1	.	.	.	.	.	1
5432	Hanke Bernhard	1	.	.	.	.	.	1
5441	Karasek Josef	1	.	.	.	.	.	1
5475	Mašek Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
5495	Ehrlich Ferdinand	1	.	.	.	.	.	1
5509	Konradi Carl	1	.	.	.	.	.	1
5513	Proń Josef	1	.	.	.	.	.	1
5530	Erben Anton	1	.	.	.	.	.	1
5546	Chini Amadeus	1	.	.	.	.	.	1
5557	Lelas Mathias	.	1	.	.	.	.	1
5571	Hák Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
6020	Keppl Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
6029	Smalec Stefan	1	.	.	.	.	.	1
6051	Pallaver Anton	1	.	.	.	.	.	1
6052	Pauluchow Valentin	1	.	.	.	.	.	1
6054	Mlaker Johann	1	.	.	.	.	.	1
6059	Kubat Franz	1	.	.	.	.	.	1
6061	Zarli Josef	1	.	.	.	.	.	1
6071	Drexler Franz	1	.	.	.	.	.	1
6079	Kopita Josef	1	.	.	.	.	.	1
6129	Ploček Johann	1	.	.	.	.	.	1
6130	Druzeński Anton	1	.	.	.	.	.	1
6133	Slucca Cäsar Maximilian	1	.	.	.	.	.	1
6141	Przybyłowicz Peter	1	.	.	.	.	.	1
6142	Gregor Emil	1	.	.	.	.	.	1
6177	Ullrich Rudolf	1	.	.	.	.	.	1
6185	Weiss Josef	1	.	.	.	.	.	1
7008	Semlitsch Josef	1	.	.	.	.	.	1
7009	Pocnikar Franz	1	.	.	.	.	.	1
7045	Konhäuser Johann	1	.	.	.	.	.	1
7087	Pallas Peter	1	.	.	.	.	.	1
7088	Tomaschek Carl	1	.	.	.	.	.	1
7097	Doležal Anton	1	.	.	.	.	.	1
7112	Mülling Josef	1	.	.	.	.	.	1
7121	Twrdek Josef	1	.	.	.	.	.	1
7136	Josel Josef	1	.	.	.	.	.	1
7156	Kovačič Alois	1	.	.	.	.	.	1
7158	Medweth Alfons Johann	1	.	.	.	.	.	1
7173	Mechura Franz	1	.	.	.	.	.	1
7207	Kokoszka Martin	1	.	.	.	.	.	1
7239	Krajhanzl Adolf	1	.	.	.	.	.	1
7276	Gurak Johann	1	.	.	.	.	.	1
7282	Czechowski Marian	1	.	.	.	.	.	1
7285	Turek Josef	1	.	.	.	.	.	1
7288	Niessner Adolf	1	.	.	.	.	.	1
7292	Kirchbichler Gottfried	1	.	.	.	.	.	1
7343	Ullrich Franz	1	.	.	.	.	.	1
7351	Radl Josef	1	.	.	.	.	.	1
7385	Puffer Josef	1	.	.	.	.	.	1
7394	Wunderl Alois	1	.	.	.	.	.	1
7412	Höfle Johann	1	.	.	.	.	.	1
7424	Spurnik Josef	1	.	.	.	.	.	1
7437	Korošak Johann	1	.	.	.	.	.	1
7466	Obrist Thomas	1	.	.	.	.	.	1
7473	Hejna Thomas	1	.	.	.	.	.	1
7478	Skubl Josef	1	.	.	.	.	.	1
7488	Seidl Franz	1	.	.	.	.	.	1
7520	Pohl Adolf	1	.	.	.	.	.	1
5644	Gabrieli Oskar *)	1	.	.	.	.	.	1
5899	Janda Franz *)	1	.	.	.	.	.	1

*) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber infolge Uebersetzung in die k. k. Landwehr in Evidenz beim k. k. Ministerium für Landesvertheidigung.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Gailthalbahn. (Variante km 3·994—20·760.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 29. August bis 1. September durchgeführten politischen Begehung wurde für die projectirte Variante km 3·994—20·760 der Bauconsens ertheilt. [30. September, Z. 51.543.]

— (Situations- und Geleisepläne für Stationen.) Die Situations- und Geleisepläne für die Stationen Nötsch am Dobratsch, St. Stefan a. d. Gail, Görtschach-Förolach und Hermagor der obigen Localbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [2. October, Z. 36.410.]

Frianler Eisenbahn-Gesellschaft. (Hochbauten im Zuge der Localbahn Monfalcone—Cervignano.) Zur Ausführung der projectirten Hochbauten im Zuge der Localbahn Monfalcone-Cervignano wurde der Bauconsens ertheilt. [20. October, Z. 55.669.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Nebengebäude bei Wächterhaus Nr. 1 der Station St. Peter.) Beim Wächterhaus Nr. 1 der Station St. Peter wird ein Nebengehäude errichtet. [19. October, Z. 55.353.]

— (Linie Kufstein—Ala: Regulirung der Bahnnivelette in km 180·4—181·1.) Die durch die Katastrophe vom August 1891 bei Kollmann zerstörten Bahnanlagen zwischen km 180·4 und 181·1 wurden bereits wieder hergestellt und wird nun an die Regulirung der Bahnnivelette geschritten. [7. October, Z. 47.450.]

— (Linie Marburg—Villach: Geleiseverlängerung in Marburg.) Am östlichen Ende des Heizhauses in der Station Marburg wird das dortselbst befindliche Kohlenlöschgeleise um 34 m verlängert. [17. October, Z. 50.654.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Fahrplanänderung auf der Linie Krasne-Brody-Radziwillow.) In Folge Aenderung des Fahrplanes auf den Linien der russischen Südwesthahnen ist die Aenderung der Fahrordnung des Zuges 1657 nothwendig geworden. Derselbe geht seit 27. October von Brody um 6.27 Abends ab und trifft in Radziwillow um 6.50 Abends ein. [Z. 59.376.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Herstellung einer telephonischen Verhindung zwischen der Telegraphenhütte am alten Hafenthor und vier Punkten der Elbeschleppbahn in Aussig.) Die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn hat zwischen der Telegraphenhütte am alten Hafenthor und der Wächterhütte bei den Aufstellungsgeleisen zwischen dem alten und dem neuen Hafen, der Telegraphenhütte am neuen Hafen, der Wächterhütte bei der Bialamündung und dem Quaimagazin in Aussig eine Telephon-Correspondenzlinie herstellen lassen. Diese Telephonlinie dient zur raschen Verständigung über Verkehrsdispositionen und wichtige Begebenheiten auf der Elbeschleppbahn. Die k. k. General-Inspection hat die Instruction für die Behandlung und Anwendung der Telephon-Apparate in den vorgenannten fünf Sprechstellen genebmigt. [20. October, G.-I.-Z. 20.619.]

Südbahn-Gesellschaft. (Stand der Aufstellung und Inbetriehsetzung der Einrichtungen zur Controle der Fahrgeschwindigkeiten.) Die in der Strecke Klamm—Eichberg hergestellten Einrichtungen zur Controle der Fahrgeschwindigkeiten der Züge sind seit 16. Juni 1892 im Betriebe und bewähren sich vollkommen. In den Strecken Pöltschach—Ponigl und Prosecco—Nabresina sind diese Einrichtungen ebenfalls bereits vollendet und werden nach stattgefundener Drucklegung der hetreffenden Instruction voraussichtlich noch im Laufe des Novembers in Betrieb gesetzt. In den Strecken Semmering — Breitenstein, Breitenstein — Klamm, Eichberg—Payerbach, Semmering—Steinhaus, Steinhaus—Spital und Spital—Mürzzuschlag sind die Apparate in Aufstellung begriffen und es wird die Inbetriebsetzung derselben ehenfalls noch im November erfolgen. Für die Strecken Abfaltersbach—Mittewald, Welsberg—Olang, Olang—Bruneck, Franzenfeste-Brixen, Jurdani—Mattuglie und Mattuglie—Fiume sind die Apparate bereits in Bestellung gebracbt und es wird die Aufstellung und Inbetriebsetzung derselben, je nachdem es die Witterungsverhältnisse erlauben, im Winter 1893/94 oder im Frühjahre 1894 stattfinden. [G.-I.-Z. 21.973.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahnbau in Ungarn. (Erhöhung der staatlichen Subvention.) Der kgl. ungar. Handelsminister wird, wie aus Budapest berichtet wird, der Legislative einen Gesetzentwurf vorlegen, in welchem nachgewiesen wird, dass der laut G.-A. IV ex 1888 derzeit mit jährlich 300.000 fl. bemessene staatliche Subventionsbeitrag für neu zu schaffende Localbahnen, den gegenwärtigen Anforderungen gegenüber, unzureicbend ist, daher, um die Baulust auf diesem Gebiete nicht zu beschränken, für fernerhin dieser mindestens jährlich um 100.000 fl., das ist auf 400.000 fl., zu erböhen wäre.

Projectirte Localbahn Palanka—Verbász-Kula. (Ausführungs-Beschluss.) Die Interessenten des Comitates Bács-Bodrogh (der sogenannten Bácska) haben den Beschluss gefasst, den Aushau der projectirten Localbahn Palanka—Verbász-Kula (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 4 ex 1892, Vorconcession Post 1, und Nr. 107 ex 1893) durch Gewährung von ausgiebigen Subventionen, an welchen sich unter Anderem die Comitatscongregation durch Zeichnung von 100.000 fl. aus Comitatsmitteln betbeiligt, zu fördern. Die insbesondere die Interessen des Getreideverkehrs zu fördern herufene projectirte Linie wird von der Station Verbász-Kula (zwischen Szabadka [Maria-Theresiopel] und Ujvidék [Neusatz]) der Linie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in westlicher Richtung abzweigen und diese in der Dampfschiffabrts-Station Palanka mit der Donau verhinden.

Projectirte Localbahn Nagy-Szombat (Tyrnau)—Jablonicz — Egbell (—Lundenburg). (Politisch-administrative Begehung der Theilstrecke Nagy-Szombat—Jablonicz.) In den letzten Tagen Octobers fand unter Führung des Sectionsrathes Puky des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziebung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der Theilstrecke Nagy-Szombat—Jablonicz (Comitat Pozsony [Pressburg]) der projectirten Localbahn Nagy-Szombat—Jablonicz-Egbell (Comitat Nyitra [Neutra]) statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72 ex 1893, Vorconcession Post 2 a und b). Die Projectanten der erwähnten Linie, welche von der Station Nagy-Szomhat aus die Linien Pozsony (Pressburg)—Nagy-Szombat (Tyrnau)—Gálgócz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt) und Szered — Nagy-Szomhat der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit der in ihrem Betriebe stehenden Localhabn (Poszony-) Dévény-Ujfalu (Tbeben-Neudorf)—Szakolcza (Skaliz) verhinden wird, beahsichtigen den Anschluss an die Linie Wien—Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in deren Station Lundenburg. Der Ausbau der Linie Nagy-Szombat—Egbell ist in Folge Zeichnung namhafter Summen von Seite der Interessenten als gesichert zu betrachten.

Projectirte Zahnradbahn von der Station Csorba zum Csorbaer See. (Politisch-administrative Begehung.) Am 31. October fand unter Führung des Ministerialsecretärs Stettiner des kgl. ungar. Handelministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Comitats- und Localbebörden, sowie der Interessenten, die politisch-administrative Begehung der von einem geeigneten Punkte nächst der Station Csorba der Kaschau-Oderberger Eisenhabn ausgehenden bis zum Csorhaer See projectirten Zahnradbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 97, Vorconcession Post 2e) statt.

Bau zweier Staatsbrücken über die Donau in Budapest. (Arbeitsprogramm.) Bezüglich des Ausbaues der beiden im Bereiche des Weichbildes Budapests zu erbauenden Staatsbrücken (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 23, 61, 72 und 73) hat der kgl. ungar. Ministerpräsident im Einvernehmen mit den hetheiligten Ministerien und der hauptstädtischen Communalverwaltung beschlossen, dass der Bau beider Brücken, und zwar sowohl jener nächst dem Eskütér (Schwurplatz) als dem Vámháztér (Zollamtsplatz) gleichzeitig in Angriff genommen werden. Es wurde hezüglich des raschen Erwerbes der aus diesem Anlasse zur Herstellung der Zufahrtsstrassen zur Demolirung gelangenden Objecte im Einvernehmen mit der vom Handelsminister eingesetzten gemischten Commission (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 123) die Einleitung des Expropriations-Verfabrens hewilligt. Beim Bau der Zollamtsbrücke, deren Achse in die Verlängerung des Zollamts-Boulevards fällt, sind sogleich doppelgeleisige Scbienen zur Fortsetzung der Strassenhahnlinie (Pferdebetrieh) zu legen, um die auf beiden

Ufern gelegenen Betriebsnetze dieser Gesellschaft zu verbinden, aus welchem Anlasse ihre derzeit oberhalb des Kettenbrückenkopfes endende Ofener Linie längs dem Quai bis zur neuen Brücke ausgebaut werden wird. Die Brücke am Promenade-Quai (Schwurplatz), über welche voraussichtlich eine Linie der Strassenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe führen wird, ist, mit Rücksichtnahme auf späterem Einbau des Leitungscanales, vorläufig nur für den Personen- und Strassenfuhrwerksverkehr einzurichten. Der Bau der beiden Brücken wird mit Beginn der nächstjährigen Bausaison in Angriff genommen werden. Die Decke der Schwurplatzbrücke wird 3 m über dem gegenwärtigen Niveau des Quais und jenem der diesen begrenzenden Strassenzüge liegen und sind die sanft verlaufenden Zufahrtsrampen mit Wölbungen zur Herstellung von Verkaufsläden und Magazinen einzurichten, sowie entsprechend decorativ auszustatten. Unter einer dieser Wölbungen wird die dem Quai entlang zu erbauende Verbindungslinie zwischen den beiden derzeitigen Endstationen der elektrischen Bahn am Borárus-Platze (Csepel-Quai) und nächst der Akademie (Rudolfs-Quai) geführt werden. — Des Ferneren soll, wie aus Budapest berichtet wird, der Bau der Brücke am Borárus-Platze (unterhalb der Zollamtsbrücke) sofort nach Vollendung der beiden Staatsbrücken in Angriff genommen werden, in welchem Falle die im Bereiche der grossen Ringstrasse liegende Hauptlinie der elektrischen Bahnen, sowie die in diese einmündende Linie Köbánya (Steinbruch)—Centralfriedhof ihre Fortsetzung auf das rechtsseitige Donauufer erhalten werden.

Beiträge zur Vervollständigung der Ausrüstung der kgl. Ungar. Staatsbahnen und zur Erweiterung der Flussregulirungsbauten. (Verwendung der überflüssigen Staatscassenbestände.) Der kgl. ungar. Finanzminister wird, wie aus Budapest berichtet, im Einvernehmen mit den betheiligten Ministern der Legislative demnächst eine Vorlage unterbreiten, in welcher über die Verwendung der überständigen Cassabestände, welche nach der Ausscheidung der zur Valutaregulirung bestimmten Beträge und nach ausgiebiger Dotation der Staatscassen zur Verfügung stehen, Anträge gestellt werden. Der Minister wird den Vorschlag machen, für Zwecke der Staatsbahnen, der Colonisation und der Wasserregulirung grössere Summen auszuscheiden, und zwar sollen in erster Linie $7^1/_2$ Millionen Gulden für die Ausrüstung der Staatsbahnen dem Handelsminister und $2^1/_2$ Millionen Gulden für Wasserregulirungsbauten dem Ackerbauminister zugewiesen werden. Die neuerliche Dotirung der Staatsbahnen mit Verkehrsmaterial in dem Werthe der angegebenen Summe wird geeignet sein, die Leistungsfähigkeit derselben ansehnlich zu steigern.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Rengersdorf über Landeck nach Seitenberg.) Einer Eisenbahn-Baugesellschaft in Berlin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Rengersdorf über Landeck nach Seitenberg ertheilt worden.

Schweiz. (Ermässigte Frachtsätze für Zuckertransporte Romanshorn transit—Tessin.) Mit 1. Februar 1894 treten für den Transport von Pilé-, Raffinade- und Würfelzucker in Wagenladungen von 10.000 kg oder Frachtzahlung hiefür ab Prag und darüber hinaus gelegenen böhmischen, mährischen und österr.-schlesischen Stationen nach dem Tessin folgeude ermässigte Frachtsätze ab Romanshorn in Kraft:

Romanshorn nach:	Centimes pro 100 kg
Bellinzona	318
Biasca	319
Chiasso	235
Locarno	327
Lugano	271
Mendrisio	251

Diese Frachtsätze treten an Stelle der bisherigen Frachtsätze für Pilé-, Raffinade- und Würfelzucker gleicher Herkunft und Bestimmung.

— (Rückvergütung für Kleietransporte Wien—Mühlhausen.) Für Kleietransporte in Wagenladungen von 10.000 kg ab Wien nach Mühlhausen (Elsass) über Romanshorn—Basel (Schweiz. Centralbahn) vergütet die Direction der Schweiz. Nordostbahn auf der Taxe Romanshorn—Basel, Specialtarif II b, von 73 Pfg. den Betrag von 24 Ctms. pro 100 kg gegen Vorlage der Frachtbriefe.

— (Umrechnung der österr. Gulden- in Frankenwährung.) Das Werthverhältniss der österr. Gulden- zur Frankenwährung wurde für die österr.-schweizerischen Grenzstationen ab 24. October bis auf Weiteres mit 1 Gulden = 1·9913 Franken festgesetzt.

— (Kündigung der Ausnahme-Frachtsätze für Zuckertransporte Buchs transit—Tessin.) Die bestehenden Ausnahme-Frachtsätze für Zuckertransporte aus Böhmen und Mähren ab Buchs transit nach tessinischen Stationen wurden auf den 1. Februar 1894 gekündet.

— (Genehmigung eines Tarifnachtrages.) Der schweizerische Bundesrath hat unterm 31. October dem Nachtrag I zum Anhang vom 1. Jänner 1893 des Heftes I der Belgisch-Schweizerischen Gütertarife vom 1. Juni 1891 seine Genehmigung ertheilt. Dieser Nachtrag ist mit 1. November in Wirksamkeit getreten und enthält die Einführung des vom 20. April giltigen Nachtrages I zum Deutsch-Schweizerischen Reglement, sowie einige Aenderungen und Ergänzungen von Zusatzbestimmungen.

— (Einführung je eines Nachtrages zum Personentarife und zum Distanzenzeiger der Gotthardbahn.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung der neuen Station Gordola-Val Verzasca und der Haltestelle am Reazzino der Gotthardbahn tritt zum internen Personen- und Gepäckstarife dieser Bahn vom 1. Juni 1882 der IX. Nachtrag, und zum Distanzenzeiger vom 1. Juni 1883 der I. Nachtrag in Kraft. Im Verkehre mit der Haltestelle am Reazzino gelangen nur Fahrkarten III. Classe zur einfachen Fahrt, sowie zur Hin- und Rückfahrt, ferner Fahrkarten für die Beförderung von Personen im Abonnement nach und von den Stationen Gordola-Val Verzasca, Locarno, Cadenazzo, Giubiasco und Bellinzono zur Ausgabe. Eine Gepäcksabfertigung nach und von der Haltestelle am Reazzino findet nicht statt. Den in dieser Haltestelle einsteigenden Reisenden werden die Fahrkarten vom Zugspersonale im Zuge verabfolgt. Die Abonnements, deren Fahrten von Reazzino ausgehen, sind auf der Station Gordola-Val Verzasca zu bestellen und zu beziehen.

Frankreich. (Bahnnachrichten.) Nach einer vor Kurzem erfolgten Schätzung beträgt der Werth aller französischen Eisenbahnen zusammen 16.000,000.000 Francs. In der Zeit von 1828 bis 1870 wurden 18.413 km Bahnen hergestellt, welche den Werth von 7.915,633.813 Frcs. darstellen. Der Ausbau dieser Linien erfolgte, nach Regierungsperioden gruppirt, in folgender Weise:

	Kilometer
Karl X. 1828—1830	38
Louis Philipp 1830—1848	2.255
Republik 1848—1852	1.650
Napoleon III. 1852—1870	14.470
Summa	18.413

Vom Jahre 1870 bis 1892 wurden weitere 23.841 km Bahnen ausgebaut, deren Kosten im Ganzen 8.081,365.883 Frcs. betrugen. Hievon entfallen allein auf die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn 1.473,077.752 Frcs., auf Staatssubventionen und Garantien 2.084.359.561 Frcs., auf Colonialbahnen 978,839.850 Frcs. Im verflossenen Jahre veräusserten die 6 französischen Hauptbahnen (Ost-, West-, Süd-, Nord-, Orleans- und Paris-Mittelmeer-Bahn) Obligationen im Werthe von zusammen 191,020.388 Frcs. und lösten dagegen solche im Betrage von 92,896.500 Frcs. ein. Die Einlösung von Obligationen durch die einzelnen Bahngesellschaften erreicht jährlich stets höhere Beträge und stieg von 65,067.100 Frcs. im Jahre 1884 auf 95,644.200 Frcs. im Jahre 1892. Dagegen sank in der gleichen Periode der Betrag der emittirten Obligationen fast stetig; derselbe betrug im Jahre 1884 noch 493,542.000 Frcs. und im Jahre 1892 nur mehr 190,555.000 Frcs. Für das Jahr 1894 sind 55 Millionen Francs für Bahnbauten präliminirt, und zwar für die Nordbahn 15 Millionen, die Ostbahn 11, Westbahn 7, die Paris-Mittelmeer Bahn 10, die Orleansbahn 7·3, die Südbahn 4·5 und die Gürtelbahn 0·2 Millionen Francs. Für Localbahnen sind noch weitere 800.000 Francs und für die Tramways 600.000 Francs für das Jahr 1894 in Aussicht genommen. [„Railway News".]

— (Frachtermässigung für Obsttransporte.) Die Französische Westbahn hat bis auf Weiteres einen ermässigten Tarif für Aepfel und andere zur Obstweinbereitung bestimmte Früchte eingeführt, der bei Entfernungen von 100—300 km 3 Ctms. (statt 6 Ctms.); bei Entfernungen von 301—400 km 2 Ctms. (statt 5 Ctms.) und bei Entfernungen von 401—800 km 1·5 Ctms. (statt 4 Ctms.) für das Tonnenkilometer beträgt; im Anschlusse hieran haben die West-, Nord- und Orléansbahn einen ermässigten Verbandstarif für Wagenladungen von 5000 kg eingeführt.

Bayern. (Einführung des Güterdienstes in der Haltestelle Wiedergeltingen.) Am 1. November wurde die auf der Strecke Buchloe—Memmingen liegende Haltestelle Wiedergeltingen für den unbeschränkten Stückgutverkehr eröffnet.

Grossbritannien. (Dessen Bahnen im Jahre 1892.) Mit Schluss des Jahres 1892 betrug das gesammte zur Ausgabe genehmigte Anlagecapital der Bahnen des Vereinigten Königreiches 1.053,000.000 Pfund Sterling, von welcher Summe 944,000.000 £ thatsächlich verausgabt sind. Dieser letztere Betrag übersteigt die englische Nationalschuld um 270 Millionen Pfund Sterling. Die Capitalszunahme im Jahre 1892 war beträchtlich grösser als im Vorjahre und betrug mit Ausschluss der blos nominellen Capitalserhöhungen (anlässlich Conversionen etc.) 25,000.000 £ und einschliesslich der letzteren 29,000.000 £. Die Gesammteinnahmen blieben gegen das Jahr 1891 ziemlich constant, nachdem deren Zunahme blos 300.000 £ betrug. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre in 1. Classe fielen um 22.000 £, jene aus dem Verkehre der 2. Classe um 151.000 £. Der Verkehr in 3. Classe behielt seine steigende Tendenz, obwohl nicht in gleichem Masse wie in den vorhergehenden Perioden. Seit 1886, in welchem Jahre die Einnahmen aus dem Personenverkehre 3. Classe etwas über 18,000.000 £ betrugen, sind diese Einnahmen um nahezu 4·5 Millionen, d. i. circa 23 pCt., gestiegen. Der Saisonverkehr zeigt eine sehr rasche Zunahme. Während des Jahres 1892 beförderten alle Bahnen Grossbritanniens, ausschliesslich der Fahrten mit Saison- oder sonstigen periodischen Karten, 30,602.000 Personen in I. Classe, 61,848.000 Personen in 2. Classe und 771,985.000 Personen in 3. Classe, somit im Ganzen 864,435.000 Personen gegen 845,463.000 Personen im Jahre 1891. Die Einnahmen aus dem Güterverkehre weisen im letzten Jahre einen Rückgang von 364.000 £ gegen das Vorjahr auf, welcher nicht zum geringsten Theile auf den Ausstand der Kohlenarbeiter im Durhamer Bezirke zurückzuführen ist; die Anzahl der geleisteten Zugmeilen im Güterverkehre (148,500.000) ist gegen das Jahr 1891 nahezu gleich geblieben, die bezüglichen Einnahmen sind um 0·8 pCt. gefallen. Im Personenverkehre wurden im Jahre 1892 175,900.000 Zugmeilen geleistet, sohin um ca. 2·4 pCt. mehr als im Vorjahre. Die gesammten Betriebsausgaben betrugen 38·1 Millionen Pfund Sterling, wovon 7·4 Millionen auf Bahnerhaltungsdienst, 12·6 Millionen auf den Zugförderungsdienst, 14·1 Millionen auf den Verkehrsdienst und 4 Millionen Pfund Sterling auf Erhaltung und Erneuerung der Fahrbetriebsmittel entfielen. Die gesammten Reineinnahmen des Jahres 1892 betrugen 36,374.000 £, mithin um 357.500 £ weniger als im Vorjahre. Die noch immer andauernden Differenzen in den Kohlenbezirken dürften auch auf die Ergebnisse des Jahres 1893 einen ungünstigen Einfluss ausüben. [„Railway News".]

Schiffahrt.

„Adria", ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Stapellauf neuer Dampfer.) Am 28. October fand in Newcastle der Stapellauf des neuen Dampfers der ungarischen Seeschiffahrts-Gesellschaft „Adria" statt, welcher auf den Namen „Nagy-Lajos" getauft wurde. Der neue Dampfer stammt aus der Fabrik der Firma Wigham Richardson & Co. in Newcastle, ist 285 Fuss lang, 38 Fuss breit und 21 Fuss tief und besitzt ein Fassungsvermögen von 2170 Registertonnen. Seine Geschwindigkeit ist eine derartige, dass er 11 Meilen per Stunde zurücklegen kann. Mit diesem Schiffe besteht der Fahrpark der „Adria" aus 23 Dampfern. — Der für die Linie Fiume—Ancona bestimmte Dampfer „Villám", welcher dieser Tage im Hafen von Fiume angelangt ist, stammt aus der Fabrik der Firma Gourlay Brothers in Dundey, wo er innerhalb 7 Monate fertiggestellt wurde. Da diese Linie eine staatliche Subvention geniesst, hat das kgl. ungar. Handelsministerium nach der Katastrophe des früheren Dampfers „Agathe" nicht erlaubt, dass die Firma Schwarz für dessen Ersatz einen fertigen Dampfer kaufe, sondern die Forderung gestellt, die genannte Unternehmung möge eiu eigens zu diesem Zwecke gebautes Schiff herstellen lassen; der Bau desselben ist auch erst nach Genehmigung des Planes Seitens des Ministeriums in Angriff genommen worden. Der Dampfer, welcher aus Stahl gebaut ist, misst in der Länge 202 Fuss, in der Breite 28·5 Fuss und in der Tiefe 13·9 Fuss und fährt mit einer Geschwindigkeit von 14 Meilen per Stunde. Das Schiff ist mit grossem Luxus ausgestattet und entspricht allen Anforderungen der modernen Schiffsbautechnik. Dasselbe hat am 2. November seine erste Reise nach Ancona angetreten.

Verschiedene Mittheilungen.

Betriebsordnung für die Schweine-Confinirungsanstalt und für den damit verbundenen Schweinemarkt in Krakau und Biala. Für den Betrieb der Confinirungsanstalten und der damit verbundenen Schweinemärkte in Krakau und Biala hat die k. k. Statthalterei für Galizien in Ausführung der Ministerial-Verordnung vom 15. Mai 1893, R.-G.-Bl. Nr. 83, mit der Kundmachung vom 25. Mai 1893, Z. 42.764, die nachstehenden Vorschriften erlassen:

§ 1.

In die Confinirungsanstalt in Biala/Krakau dürfen Schweine nur am Moutag/Donnerstag und Dienstag/Freitag jeder Woche während der Tagesstunden zugeführt und nur am Freitag/Montag und Samstag/Dienstag in der Marktabtheilung verkauft und auf der in der Confinirungsanstalt befindlichen Verladerampe zur Verladung gebracht werden.

Die Aufnahme verspätet einlangender Schweinetransporte ist nur unter der Voraussetzung zulässig, dass die Verspätung eisenbahnamtlich nachgewiesen wird.

Schweine, welche am Montag/Donnerstag eingelangt sind, dürfen erst am nächsten Freitag/Montag oder Samstag/Dienstag, jene welche am Dienstag/Freitag eingelangt sind, erst am nächsten Samstag/Dienstag in der Marktabtheilung aufgestellt, dort verkauft und dann verladen werden.

Die am Samstag/Dienstag unverkauft gebliebenen Schweine müssen während der ganzen nächsten Confinirungsperiode in der Anstalt verbleiben.

Der Handel mit Schweinen in der hiefür bestimmten Marktabtheilung findet in der Zeit von 8 Uhr Früh bis 4 Uhr Nachmittags statt.

§ 2.

Die in der Eisenbahnstation Biala/Krakau einlangenden Schweinetransporte sind sofort nach der Ausladerampe der Confinirungsanstalt zu überstellen und bei der Ausladung vom l. f. Bezirksthierarzte rücksichtlich ihrer Provenienz und Seuchenunbedenklichkeit zu untersuchen.

Der Untersuchungsbefund ist auf den betreffenden Viehpässen, mit welchen die Transporte ausgewiesen werden, nach Eintragung der vorgeschriebenen Daten im Viehbeschauprotokolle in der vorschriftsmässigen Weise vorzumerken.

Transporte, welche aus verseuchten Landstrichen kommen, oder welche einer Seuche verdächtig sind, sind ohne Verzug mittelst Wagen in die Contumazabtheilung (Seuchenhof) abzuführen und in die daselbst befindlichen Stallungen für verdächtige Thiere unterzubringen. Für diese Wagen darf nur Pferdebespannung in Anwendung gebracht werden.

Transporte, unter welchen sich bei der Ausladung auch nur ein an Maul- und Klauenseuche erkranktes Schwein befindet, müssen sofort in den Waggon, aus welchen die Ausladung stattgefunden hat, zurückgebracht, nach der Ausladerampe für verseuchte Schweine abgeschoben und unter ausschliesslicher Verwendung des Personals der Contumazabtheilung (Seuchenhof) nach den Contumazstallungen gebracht werden.

Die Ausladerampe, welche von verseuchten oder seuchenverdächtigen oder solchen Schweinen betreten wurde, welche aus verseuchten Landstrichen kommen, darf solange für weitere Ausladungen nicht benützt werden, bis sie nicht vollkommen gut gereinigt und desinficirt worden ist. Diese Arbeiten sind daher jederzeit sofort und unbedingt nur von demjenigen Wärterpersonale der Anstalt durchzuführen, welches bei der Ausladung des beanständeten Transportes auf der Rampe selbst verwendet worden war.

Das zur Reinigung und Desinfection erforderliche Geräthe, Wasser und Desinfectionsmateriale muss auf jeder Rampe stets vorräthig gehalten werden.

§ 3.

Wird bei einem Schweinetransporte auch nur ein Schwein russischer Race getroffen, so muss der ganze Transport als „verdächtig" behandelt und nach der Contumazabtheilung in die Stallungen für verdächtige Schweine überführt werden.

Die Beobachtung eines solchen Transportes hat 10 Tage zu dauern.

Ueber einen solchen Vorfall ist der Befund protokollarisch zu dem Zwecke aufzunehmen, um alle Umstände zu constatiren, aus welchen auf die Provenienz des geschmuggelten Thieres und auf die an dem Schmuggel schuldtragenden Personen geschlossen werden kanu.

Im Falle des Ausbruches einer ansteckenden Krankheit unter den Thieren eines solchen Transportes während dieser

zehntägigen Beobachtung ist die Schlachtung aller Thiere dieses Transportes nach Massgabe der bezüglichen Vorschriften sofort vorzunehmen.

§ 4.

Schweinetransporte, welche bei der Ausladung vollkommen gesund und in jeder Beziehung unbedenklich befunden werden, sind vom Wartepersonal der Confinirungsabtheilung in die Stallungen dieser Abtheilung auf dem für diese Triebe bestimmten eingezäunten Wege zu treiben.

Das hiebei verwendete Personale darf die Ausladerampe und den Triebweg selbst nicht betreten.

Der mit der Leitung der Confinirungsanstalt betraute Thierarzt beobachtet die Schweine während des Zutriebes zur Stallung. Falls sich hierbei ein veterinär-polizeilicher Anstand ergibt, ist der Transport sofort auf die Ausladerampe zurückzustellen und ist derselbe nach § 2 dieser Betriebsordnung zu behandeln. Auch ist sofort die genaueste Reinigung und Desinfection des Triebweges und der Ausladerampe zu veranlassen.

Andernfalls hat der Thierarzt nach der Verwahrung der Thiere die zugehörigen Documente vom l. f. Bezirks-Thierarzte zu übernehmen. Bei diesen Amtshandlungen haben die übrigen Thierärzte der Anstalt unterstützend mitzuwirken.

§ 5.

Auch in der Confinirungsanstalt ist über die eingelangten Schweinetransporte ein Viehbeschauprotokoll, in welchem die gesetzlich vorgeschriebenen Erfordernisse enthalten sein müssen, genau zu führen und sind die Viehpässe mit den betreffenden fortlaufenden Postnummern des Protokolles in rother Tinte zu bezeichnen.

§ 6.

Die Stallungen in der Confinirungsabtheilung müssen mit fortlaufenden Nummern bezeichnet und die Thüren zu den Auslaufsräumen mit Vorhängschlössern versehen werden, welche ebenso wie die zugehörigen Schlüssel die betreffenden Stallnummern zu tragen haben.

Während der Confinirungsdauer müssen die Stallabtheilungen unter Sperre gehalten und die Schlüssel in der Anstaltskanzlei in einem Kasten mit Glaswand unter Verschluss verwahrt bleiben.

Der Schlüssel zu diesen Kasten ist von dem dienstführenden Thierarzte der Anstalt zu verwahren.

Schweine, welche in einer Stallung untergebracht sind, dürfen nicht in eine andere Stallung überstellt werden.

§ 7.

Das Wartpersonale darf die Stallungen, solange dieselben mit Thieren besetzt sind, nur bei besonderen Vorfällen und dann nur über speciellen Auftrag und unter Aufsicht des diensthabenden Thierarztes der Anstalt betreten.

Insbesondere darf auch die Fütterung und Tränkung der Schweine, sowie die Einbringung der Stallstreu nur in einer solchen Weise erfolgen, dass das Betreten der Stallabtheilungen durch das Wartpersonale ausgeschlossen ist.

§ 8.

Das Wartpersonale der Confinirungsanstalt hat eine gleichmässige Dienstkleidung, die leicht zu waschen und zu desinficiren ist, zu tragen, und ist hinsichtlich der Oertlichkeit seiner Verwendung durch Nummern auf den Kappen zu unterscheiden

Das Personale für:

a) Die Confinirungsabtheilung hat Nr. 1,
b) die Abtheilung für seuchenverdächtige Schweine Nr. 2 und
c) die Abtheilung für die verseuchten Schweine Nr. 3 zu erhalten.

Das Personale der einzelnen Abtheilungen darf im Dienste, somit auch mit der Dienstkleidung mit dem Personale einer anderen Abtheilung nicht in Berührung kommen.

Dem Wartpersonale für die verdächtigen und für die verseuchten Schweine ist das Verlassen der ihrer Obhut anvertrauten Stallabtheilungen in der Dienstkleidung nur in der Ausübung des Dienstes und auch dann in keiner anderen Weise, als mittelst des betreffenden Wagens dieser Stallabtheilung gestattet.

Auch bei solchen Dienstfahrten darf der Kutscher mit dem Wärter in keine Berührung kommen. Dem Kutscher ist jede Berührung seuchenverdächtiger, beziehungsweise verseuchter Schweine verboten.

§ 9.

Die Thierärzte haben die in der Confinirungsabtheilung eingestallten Schweine täglich genau zu beobachten, müssen jedoch hiebei jede unmittelbare Berührung der Schweine vermeiden. Diese Beobachtung hat von der Bühne der Stallungen oder von den Eingangsthüren aus zu erfolgen.

§ 10.

Sobald bei einer Beschau oder unmittelbaren Untersuchung der Ausbruch der Maul- und Klauenseuche zweifellos sichergestellt ist, haben die dabei beschäftigt gewesenen Organe sich unverzüglich der gewissenhaftesten Reinigung und Desinfection zu unterziehen und ihre Kleider und Schuhe zu wechseln.

Findet die Constatirung der Seuche an Thieren statt, welche in einer Stallung der Confinirungsanstalt untergebracht sind, so ist diese Stallung durch Anbringung einer Tafel als „verseucht“ zu bezeichnen.

§ 11.

Die zur Dienstleistung in der Marktabtheilung erforderlichen Personen (Treiber, Wärter, Träger etc.) werden vom Leiter der Confinirungsanstalt bestellt. Dieselben unterstehen der Ueberwachung durch die Marktleitung und sind während ihrer Verwendung in der Anstalt durch je eine metallene Nummer, die sie auf der linken Seite der Brust zu tragen haben, als Dienstpersonal zu bezeichnen.

§ 12.

Am Tage vor dem Markte und am Markttage selbst sind alle bis dahin unbedenklich befundenen Schweinepartien einer genauen Untersuchung von Stück zu Stück zu unterziehen. Dieselben dürfen erst nachdem die vollkommene Seuchenfreiheit auch durch den l. f. Bezirks-Thierarzt oder dessen Stellvertreter constatirt worden ist, auf dem hiefür bestimmten Wege nach der Marktabtheilung abgetrieben werden.

Die daselbst verkauften Schweine müssen auf dem hiefür bestimmten eingezäunten und gepflasterten Triebwege nach der Verladerampe abgetrieben und dort — nach erfolgter neuerlicher Untersuchung durch den l. f. Bezirks-Thierarzt — verladen werden.

§ 13.

Die Entlassung der confinirten und vollkommen gesund befundenen Schweineheerden aus der Anstalt ist, wenn während der Confinirung kein Zu- und kein Abverkauf stattgefunden hat, auf den Ursprungspässen zu vermerken.

Für die in der Marktabtheilung aus verschiedenen confinirten Heerden zusammengesetzten neuen Heerden ist die Ausstellung neuer Viehpässe unter Vormerkung der betreffenden Postnummern des Beschauprotokolles des Provenienzortes zulässig.

Die Befundsclausel hat zu lauten:

a) Im Verkehre nach Stationen in Oesterreich-Ungarn: „Nach fünftägiger Beobachtung gesund und unbedenklich entlassen.“ „Confinirungsanstalt in Biala/Krakau. am . . etc.“
b) Im Verkehre nach ausländischen Gebieten nach den jeweilig bestehenden besonderen Vorschriften, bezw. Viehseuchen-Uebereinkommen.

Schweineheerden, in denen sich Thiere befinden, welche in der Anstalt die Maul- und Klauenseuche überstanden hatten, dürfen unter keiner Bedingung nach dem Auslande in den Handel gebracht werden.

Die Befundsclausel für solche Schweine hat zu lauten: „Nach . . . tägiger veterinär-polizeilicher Verwahrung wegen Erkrankung an Maul- und Klauenseuche im gesunden und unbedenklichen Zustande entlassen“ etc.

Dieser Vermerk ist vom Leiter der Anstalt oder von dem ihn vertretenden Thierarzte eigenhändig zu unterfertigen.

§ 14.

Schweine, bei welchen während der Confinirungsperiode die Maul- und Klauenseuche zum Ausbruche kommt, dürfen erst nach der vollständigen Abwicklung des Marktes und Verladung der abgekauften, eventuell Rückstellung der unverkauft gebliebenen Schweine in die für sie bestimmten Stallungen der Confinirungsanstalt mittelst mit Pferden bespannten Wagens und unter Ueberwachung durch den l. f. Bezirks-Thierarzt in die Contumazabtheilung (Seuchenhof) überführt werden.

§ 15.

Zur Ueberführung der an Maul- und Klauenseuche erkrankten und der dieser Seuche verdächtigen Schweine aus der Confinirungsstation in die Stallungen der Contumazabtheilung, nämlich in Stallungen für verseuchte und für der Seuche verdächtige Schweine, ist je ein besonderer Wagen zu verwenden. Der Wagen zur Ueberführung der verseuchten Schweine darf nur im Hofe der Abtheilung für diese, und der Wagen zur Ueberführung der der Seuche verdächtigen Schweine nur im Hofe der Abtheilung für die seuchenverdächtigen Schweine untergebracht werden.

Nach jedesmaligem Gebrauche sind diese Wägen gründlich zu reinigen und zu desinficiren. Eine Bestreuung ihrer Bodenfläche ist unzulässig. Die Abtheilungen für die seuchen-

verdächtigen und für die verseuchten Schweine dürfen nur von dem für jede derselben bestimmten Dienerpersonale der Anstalt und von Amtspersonen der politischen Behörde in Ausübung des Dienstes betreten werden.

§ 16.

Schweine, welche in der Contumazabtheilung die Maul- und Klauenseuche überstanden haben, und Schweine, bezüglich deren der Seuchenverdacht während ihres Anfenthaltes in der Contumazabtheilung behoben wurde, sind mittelst eines gründlich desinficirten, zum Transporte von seuchenverdächtigen Thieren bestimmten Wagens in die Confinirungsabtheilung zurückzubringen und haben dort die Confinirungsperiode durchzumachen.

§ 17.

Sobald die Stallungen von den Viehbeständen entleert sind, ist ans denselben der Dünger unter gehöriger Vorsicht nnd Vermeidnng des Verstreuens desselben am Wege zur Düngerstätte oder zum Düngerwagen zu entfernen. Der Dünger in Stallungen, in denen verseuchte oder seuchenverdächtige Thiere untergebracht waren, mnss vor seiner Entfernung mit concentrirter Kalkmilch übergossen werden. Alle Stallungen, in denen Thiere untergebracht waren, sind nach Entfernung des Düngers gründlich zu reinigen, zu desinficiren und sodann zu lüften. Endlich sind auch die Triebwege und Canäle gründlichst zu waschen und zu desinficiren.

§ 18.

Die an intercurrirenden Krankheiten leidenden Schweine sind im Marodestalle unterzubringen. Dieselben können nach Ablauf der Confinirungsperiode und ordnungsmässiger Austragung im Auftriebsprotokolle, nach vorausgegangener Beschau durch den l. f. Bezirksthierarzt in Biala/Krakau selbst verkauft, oder über Verlangen der Eigenthümer auch jederzeit der Schlachtnng im Schlachthause des Seuchenhofes unterzogen werden. Den Eigenthümern der zur Schlachtung bestimmten Schweine oder den Bevollmächtigten derselben ist die Anwesenheit im Schlachthause ausnahmsweise gestattet. Verendete, oder wegen constatirter Finnenkrankheit geschlachtete Schweine, sind nach vollzogener Section und Protokollirung des Befundes in den Aaskasten zu legen und entweder der technischen oder chemischen Verarbeitung — insolange aber die hiezu erforderlichen Vorkehrungen nicht getroffen sind — dem Wasenmeister zur Verscharrung zu übergeben.

§ 19.

Die Abfuhr und der Verkauf der geschlachteten, an Maul- und Klauenseuche erkrankt gewesenen Schweine darf erst dann zugelassen werden, wenn die von der Seuche ergriffenen Körpertheile entfernt worden sind. Diese Körpertheile sind nach Vorschrift in einer jede Krankheitsübertragung ausschliessenden Weise zu beseitigen (§ 18 letzter Absatz).

§ 20.

Den in der Confinirungsanstalt nicht bediensteten Personen ist das Betreten der Stallungen der Confinirungsanstalt, sowie der Ein- und Ausladerampen strengstens untersagt. Auch die Marktabtheilung darf nur von den Besitzern der Schweineheerden oder deren Bevollmächtigten, von den Handelsleuten und den sonst von der Leitung der Confinirungsanstalt zugelassenen Personen betreten werden.

Personen, welche die Ruhe und Ordnung in der Confinirungsanstalt und insbesondere auf deren Marktabtheilung stören, werden, abgesehen von der allfälligen weiteren Ahndung, sofort aus der Anstalt gewiesen.

§ 21.

In allen Abtheilungen der Confinirungsanstalt ist stets für die Anfrechthaltung der grössten Reinlichkeit und Ordnung, sowie für die vollkommen entsprechende Instandhaltung aller zu derselben gehörigen Objecte Sorge zu tragen.

§ 22.

Der Tarif über die Gebühren, welche für die der Confinirung unterzogenen Schweine zu entrichten sind, wird von der Statthalterei festgestellt und jede Abänderung desselben besonders kundgemacht.

Die Anrechnnng der Kosten für Stallung, Fütternng, Tränkung und die sonstige Pflege, für die Waage, die Benützung von Dienstpersonen etc. hat ebenso schriftlich zu erfolgen, wie die Bestätigung des Empfanges derselben.

Die Annahme von Trinkgeldern ist allen in der Anstalt angestellten Personen strengstens verboten.

§ 23.

Die polizeiliche Ueberwachung und die Handhabung der veterinär-polizeilichen Vorschriften in der ganzen Confinirungsanstalt, daher auch insbesondere in der Marktabtheilung, obliegt der Marktcommission.

Die Marktcommission besteht aus dem als Leiter der Anstalt bestellten diplomirten Thierarzte, einem Marktcommissär und dem übrigen thierärztlichen Personale der Confinirungsanstalt.

Dem l. f. Bezirksthierarzte obliegt die unmittelbare Ueberwachung der genauen Handhabnng der veterinär-polizeilichen Vorschriften sowie der Bestimmungen dieser Betriebsordnung.

Die Mitglieder der Marktcommission erscheinen in Ausübnng ihres Dienstes als Organe der öffentlichen Sicherheit und sind deren Anordnungen von Jedermann zu beachten.

§ 24.

Die Entlassung aller in der Confinirungsanstalt Bediensteten hat bei vorkommender Vernachlässignng der Vorschriften dieser Betriebsordnung und bei sonstigen Uebertretungen der Thierseuchengesetze über Verlangen der k. k. Statthalterei jederzeit zu erfolgen.

Das thierärztliche Personal kann von der Stadtgemeinde nur in dem Falle des Dienstes entlassen werden, wenn ein bezüglicher wohlmotivirter Antrag des Stadtmagistrates von der k. k. Statthalterei genehmigt worden ist.

§ 25.

Uebertretungen dieser Betriebsordnung werden, insoweit sie nicht unter die Bestimmnngen des Strafgesetzes, der Thierseuchengesetze oder der Gewerbeordnnng fallen, nach der Ministerialverordnung vom 30. September 1857 (R.-G.-Bl. Nr. 198) geahndet.

§ 26.

Diese Betriebsordnung tritt mit 1. Juni 1893 in Wirksamkeit.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Znrechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 13·88 km lange Strecke Piepenburg—Regenwalde der Altdamm-Colberger Eisenbahn-Gesellschaft, welche am 1. November dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademasse.) Die Nachweisung ist von der geschäftsführenden Verwaltung nen herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Die im November 1889 ausgegebene „Nachweisung der Lademasse“ ist durch die neu herausgegebene Nachweisung aufgehoben.

Beruhigung der Meereswogen durch Oel. Dieser Gegenstand hat neuerdings in der Zeitschrift „Practische Physik“ eine eingehende Beleuchtung erfahren. Die Wirkung des Oeles auf die bewegte See äussert sich darin, dass eine wenn auch noch so kleine Oelschichte auf die grossen Wellen (Dünung) zwar nur einen geringen Einfluss ausübt, die kleinen (secuudären) Wellen dagegen und die Wogenkämme, welche für die Schiffer gerade die gefährlicheren sind, fast gänzlich unterdrückt. Um diese Wirkung hervorznbringen, sind dickflüssige Oele geeigneter als dünnflüssige; die dazu erforderliche Menge schwankt zwischen $^1/_2$ bis 9 l pro Stunde, je nach der Grösse des Schiffes und der angewandten Methode. Während schon Aristoteles und viel später Franklin, die Gebrüder Weber und van Beek darin übereinstimmen, dass die geringe Reibnng des Windes an der geölten Wasseroberfläche die Ursache der Wellenberuhigung ist, und Rotteck (1888) ausser diesem Factor noch die grössere Cohäsion und Zähigkeit der Oelhaut betont, bestreitet Grossmann (1892), dass der geölte Wasserspiegel glatter sei, als der ungeölte. Nach seiner Ansicht ist vielmehr die durch die Oellage vergrösserte Oberflächenspannung des Wasserspiegels die Ursache des Verflachens der kleinsten Wellen. Klimpert hingegen sucht nachzuweisen, dass eine Oelschicht, die sich ungehindert auf dem Wasserspiegel auszubreiten vermag, dem Winde einen wesentlich geringeren Reibungswiderstand darbietet, als das ungeölte Wasser, ferner dass von einer durch Oel vermehrten Oberflächenspannung keine Rede sein kann. Wenn aber doch durch die Oelschichte der Widerstand gegen die bei erfolgender Wellenbildnng von unten an die Oberfläche tretenden Wassermoleküle vergrössert wird, so dürfte dies vielleicht darin seine Erklärung finden, dass hier nicht die Grenzschichte einer grösseren Oelmasse, als vielmehr — bei der überaus geringen Dicke — eine Oellamelle als Ganzes in Wirksamkeit tritt und als solche auf die emporsteigenden Wassertheile eine spannende Wirkung gleich einem ausgespannten

Tuche ausübt. Nach den Gesetzen der Hydrostatik steigert sich die Spannung einer Flüssigkeitslamelle mit abnehmender Dicke, so dass unter sonst gleichen Umständen die dünnste Oelschichte die grösste Spannung besitzt. Ferner ist durch Versuche erwiesen, dass eine kleine Seifenblase im Allgemeinen neben einer grösseren Krümmung auch eine grössere Spannung äussert. Dementsprechend muss sich auch die Spannung der dünnen Oelschichte in dem Masse steigern, wie die unten an die Oberfläche emporsteigenden Wassertheilchen, welche die Bildung secundärer Wellen anstreben, die Oellamelle in ihren einzelnen Theilen zu grösseren partiellen Krümmungen zu veranlassen streben. Durch diese sich gegenseitig steigernden Kräfte muss aber schliesslich ein Gleichgewichtszustand eintreten, d. h. die Bildung secundärer Wellen und somit auch die Bildung von Wellenkämmen unterdrückt werden.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. October d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der k. k. Regierungsrath und Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Dr. Max Freiherr von Buschman den königlich preussischen Rothen Adler-Orden dritter Classe;

der k. k. Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium Dr. Karl Ritter Rumler von Aichenwehr den königlich preussischen Kronen-Orden dritter Classe;

der Inspector der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn Moriz Brüll in Wien das Ritterkreuz erster Classe des königlich sächsischen Albrecht-Ordens;

der Inspector und Stationschef der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien Adolf Edler von Mansfeld das Ritterkreuz erster Classe des königlich württembergischen Friedrich-Ordens und das Ritterkreuz des königlich rumänischen Ordens „Stern von Rumänien“;

der Oberinspector der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft Karl Ritter von Ruppert in Wien das Officierskreuz des königlich rumänischen Kronen-Ordens;

der Schiffsinspector der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Philipp Lenz in Wien den königl. bayerischen Verdienst-Orden vom heiligen Michael vierter Classe;

der Capitän des Oesterreichischen Lloyd Peter Mersa das Ritterkreuz des königlich griechischen Erlöser-Ordens, und

der Verkehrscontrolor der anatolischen Eisenbahnen Mathias Schneller in Constantinopel die dem herzoglich Sachsen-Ernestinischen Haus-Orden affiliirte goldene Verdienst-Medaille annehmen und tragen dürfe.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro October 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	7153·80	4469·72	2005·83	9617·69
Roggen	2023·38	710 46	511·02	2222·82
Gerste	358·74	1435·01	1377·69	416 06
Hafer	550·23	300·13	332·49	517·87
Mais	3584·91	303·89	1216·18	2672·62
Mehl	873·34	21·25	164·20	730·39
Wein	7649·67	128·16	513·18	7264·65
Verschiedenes	607·43	2660·46	1140·60	2127·29
Zusammen	22801·50	10029·08	7261·19	25569·39
Versicherungswerth fl.	430.420·—	68.010·—	59.710·—	438.720·—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	51	13	18	46
Versicherungswerth	244.695	47.095	53.950	237.840
Abgesondert übertragene Warrants, St.	4	—	—	4
Versicherungswerth	8.875	—	—	8.875
Lombardbetrag	3.500	—	—	3.500

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat October 1893.)

Artikel	Lager am 1. October	Eingang	Ausgang	Lager am 31. October
	Metercentner			
Weizen	1540	1019	830	1729
Roggen	540	470	386	624
Gerste	800	230	247	783
Hafer	3580	3317	2857	4040
Malz	590	293	256	627
Mais	1476	707	403	1780
Diverse	5361	930	1401	4890
Total	13887	6966	6380	14473

Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz.

Monat October 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten October 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten October 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten October 1893	Stand am letzten October 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	4664·185	2616·34	2106·29	5174·235
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	472 24	—	200·00	272·24
Korn	2419·405	—	303·23	2116·175
Gerste	800·445	907·88	407·61	1300·715
Hafer	—	605·37	406·37	199·00
Mehl	100·52	102·00	103·70	98·82
Reis	59·39	—	—	59·39
Zucker	480 885	0·345	351·665	129·565
Diverse	1·36	4·025	2·325	3 06
Zwilche	216·32	—	—	216·32
Kleesaat	—	102·76	—	102·76
Kaffee	3·76	3·91	—	7·67
Eisenwaare	10·30	—	—	10·30
Hopfen	99·56	789·90	331·39	558·07
Mohn	—	100·15	—	100·15

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten October 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten October 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten October 1893	Stand am letzten October 1893
Lagerscheine:				
Stück	33	9	5	37
Versicherungswerth ö. W. fl.	47.965·—	16.180·—	13.600·—	50.545·—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	22	9	5	26
Versicherungswerth ö. W. fl.	35.455·—	16.180·—	13.600·—	38.035·—
Lombardbetrag „ „	25.767·—	3.350·—	2.700·—	26.417·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Schliessung der Haltestelle Wieting.

Mit 1. November 1893 wurde die Haltestelle Wieting, zwischen den Stationen Mösel und Eberstein der Linie Hüttenberg—Launsdorf, geschlossen, und findet in derselben ab dem genannten Tage weder eine Aufnahme von Personen noch von Gepäck statt.

Wien, am 9. November 1893. [937]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. December 1893 gelangen zum Theil II, Heft 1, 2 und 3, und Theil III, Heft 1, 2 und 3, für vorbezeichneten Verband Nachträge zur Herausgabe, welche ausser bereits früher eingeführten Tarifmassregeln enthalten: Aenderungen und Ergänzungen der Waaren-Verzeichnisse der Ausnahmetarife Nr. 3 und 4 für Eisen und Stahl und landwirthschaftliche Maschinen, neue directe Frachtsätze für landwirthschaftliche Maschinen im Verkehre mit den rumänischen Stationen Fetesti, Gaesti, Husi, für Eier (Ausnahmetarif Nr. 24) im Verkehre mit Dorohoi, für die beiden Stückgutclassen, die Ausnahmetarife Nr. 2 (Güter aller Art). 16 (verschiedene Stückgüter) und 22 (Baumwollwaaren etc.) im Verkehre mit der Station Wallwitzhafen des Directions-Bezirkes Erfurt, für Möbel, Glas und Thonballons, Hüte etc. (Ausnahmetarif Nr. 23) im Verkehre mit der Station Kattowitz des Directions-Bezirkes Breslau, für den allgemeinen Tarif im Verkehre mit der Station Brohl des Directions-Bezirkes Cöln (linksrh.), für Baumwollwaaren und Garne (Ausnahmetarif Nr. 22) im Verkehre mit den Stationen Bocholt, Gronau M. E., Ochtrup des Directions-Bezirkes Cöln (rechtsrh.), anderweitige ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Eisen und Stahl etc. in Mengen von 10.000 kg zwischen den oberschlesischen Stationen und den rumänischen Stationen Corabia, Craiova, Pitesti, Slatina, Turn-Magurele, Turn-Severin, anderweitige ermässigte, sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Cement, sowie verschiedene Berichtigungen, Aenderungen von Stationsbezeichnungen etc. etc.

Diese Nachträge können bei den betheiligten Verwaltungen und Verbandstationen kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 7. November 1893. [938]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Fahrgebühr für die zu eröffnende Strecke Sudoměřic - Petrau — Sudoměřic - Landesgrenze.

Mit der Eröffnung des Anschlusses zwischen der Station Sudoměřic-Petrau und der Station Szakolcza wird rücksichtlich der Strecke Sudoměřic-Petrau—Sudoměřic-Landesgrenze transit der Berechnung der Fahrgebühren die 1. Zone des vom 1. Februar 1892 giltigen Localtarifes für den Transport von Personen und Reisegepäck und der Berechnung der Gepäcksgebühren 1 km zu Grunde gelegt.

Im Verkehre mit den übrigen gesellschaftlichen Stationen werden bis und ab Sudoměřic-Landesgrenze transit die in dem vorerwähnten Localtarife enthaltenen Kilometer-Entfernungen und Tarifsätze der Station Sudoměřic-Petrau zur Anwendung gelangen.

Wien, am 9. November 1893. [939]

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Provisorischer Ausnahmetarif für Futtermittel.

Verschiebung des Einführungstermines.

Der im Verordnungs-Blatte vom 4. November 1893, Nr. 127, publicirte provisorische Ausnahmetarif für Futtermittel im Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande tritt nicht am 15. November, sondern erst mit 1. December 1893 in Wirksamkeit.

Wien, am 7. November 1893. [940]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Bahnen.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1985	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	Localbahn Reichenberg-Gablonz	Malz	Tinsicht trans. und Pardubitz transit	Gablonz a/N.	Anfrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze				Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche den Rückvergütungsstempel einer Bahnanstalt nicht tragen dürfen, bis Ende April 1895	
			Gerste	Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. (excl. der Strecke Znaim—Wien)							6·1 kr. ö. W.			
			Getreide des Specialtarifes I	Stationen der Böhmischen Nordbahn, ferner von Imnau loco	Gablonz-Brandl					2·5 kr. ö. W.	4·0 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege		
1986	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	Localbahn Reichenberg-Gablonz	Getreide (inländischer Provenienz)	R e i c h e n b e r g	Gablonz-Brandl	Aufrechthaltung der für Specialtarif II, bezw. für Ausnahmetarif II, giltigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Localbahn Reichenberg-Gablonz vom 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W.				Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, mittelst welchen die fraglichen Transporte in Reichenberg per Bahn angelangt sind, sowie der Frachtbrief-Duplicate für den Transport auf der Localbahn bis Ende April 1895	
									10·1	8·1	2·0			
					Gablonz a/N.				11·3	9·3	2·0			
1987	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	Localbahn Reichenberg-Gablonz	Bahnmateriale	Den Stationen der Localbahn Reichenberg-Gablonz (inclusive Reichenberg)	Gablonz-Brandl und Gablonz a/N.	Aufrechthaltung der allgemeinen und speciellen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Localbahn Reichenberg-Gablonz vom 1. Jänner 1893	Verschieden	25% Nachlass von den nach Abzug der tarifmässigen Manipulationsgebühr verbleibenden Streckensätzen		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis spätestens Ende März 1895	Die Sendungen müssen an die Bahnleitung der Localbahn Gablonz-Tannwald adressirt und für den Bau dieser Localbahn bestimmt sein
1988	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	Localbahn Reichenberg-Gablonz	Malz in vollen Wagenladungen	Reichenberg loco	Maffersdorf i/N.	Aufrechthaltung der für Güter des Sp.-T. 1 giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Gebührentarif der Localbahn Reichenberg-Gablonz	7·2 kr.	4·7 kr.	2·5 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1989	**Böhmischen Nordbahn**		Getreide Rohzucker Pilézucker	Prag B.N.B.	Vysočan B.N.B. transit	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Stationen der Böhmischen Nordbahn oder der ehemaligen K.F.J.B. stammen und für das Lagerhaus der Anglo-Bank in Prag bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1894	Local-Gütertarif	Kreuzer 7·2 7·2 8·0	Kreuzer 3·5 3·5 3·5	Kreuzer 3·7 3·7 4·5	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1895	
1990	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Böhmischen Westbahn	Güter des Ausnahmetarifes Nr. 14 a	Prag (B.W.B.) transit Prag (Bubna) B.E.B. transit Prag (Smichow) B.E.B. transit	Gustavsburg transit Frankfurt a/M. transit Mainz Hafen und Kastel Hafen Ludwigshafen a/R. transit und Mannheim transit	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10000 kg per Wagen und Frachtbrief 2. Einhaltung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis zur tarifmässigen Durchführung, bezw. Ende December 1894	Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. October 1886 sammt Nachträgen	Mark 1·70 1·63 1·71 1·72	Mark 1·66 1·59 1·67 1·68	Mark 0·04 0·04 0·04 0·04	Rückvergütung	Bei mit directen Frachtbriefen beförderten Sendungen auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bei in Prag B.W.B., Prag (Bubna) und Prag (Smichow) B.E.B. reexpedirten Sendungen ausser diesen Documenten hinsichtlich des Transportes von Prag noch die auf die sich anmeldende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über den Transport bis Prag, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1895	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtermässigung
1991	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Kohle, mineralische	Prag (Smichow)	Prag (Bubna) über Hostiwitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1894	Local-Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	10·9 kr. ö. W. 9·0 kr. ö. W. 1·9 kr. ö. W.			Rückvergütung	Original-Frachtbriefe, auf die abschliessende Firma als Empfängerin lautend, spätestens 3 Monate nach Ankunft der Sendungen vorzulegen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungsanspruch

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1992	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Coaks und Briquette	S e g e n - G o t t e e		Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen. Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Kohlentarif, Theil II — Heft 7, giltig vom 1. März 1888		kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
				I.										
				Hohenstadt trans. (via Böhm.-Trübau; für Stationen der Mährischen Grenzbahn)						44·7	27·0	17·7		
				Stefanau (via Böhm.-Trübau)						45·0	30·8	14·2		
				Brünn loco						12·6	10·5	2·1		
				Schimitz						13·6	11·5	2·1		
				Znaim St.E.G. loco						32·0	31·0	1·0		
				Znaim transit (für Stationen der Oe.N.W.B. und deren Anschlussbahnen)						32·0	27·0	5·0		
				Grussbach-Schönau loco						24·0	17·0	7·0		
				Grussbach-Schönau transit (für Stationen der K.F.N.B. incl. Zellerndorf)										
				Grammat-Neusiedl						36·0	26·0	10·0		
				Okříško transit (für hinter Iglau gelegene Stationen der k. k. Staatsbahnen)						22·1	17·1	5·0		
				Okříško loco u. trane. (für Stationen der Oesterr. Nordwestbahn)						22·1	20·1	2·0		
				Budischau						16·6	14·6	2·0		
				Střelitz						8·9	6·3	2·6		
				Mislitz						20·0	19·0	1·0		
				Bisenz Stadt						31·8	27·9	3·9		
				Bisenz-Pisek transit						32·7	27·9	4·8		
				Ungar.-Hradisch Stadt						37·1	29·6	7·5		
				Ungar.-Hradisch traneit										
				Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik										
				Wessely a. M.						34·0	29·6	4·4		
				Ungar.-Ostra						34·8	29·6	5·2		
				Aneterlitz						17·3	15·3	2·0		
				Bntechowitz						21·1	19·1	2·0		
				Schlapanitz						15·2	13·2	2·0		
				II.										
				Brünn trs., resp. Obergerspitz trs.:										
				a) für Stationen der K.F.N.B. zwischen Brünn nnd Lundenburg exclue. Brünn nnd Lundenburg, ferner für die Stationen Chirlitz-Turas und Sokolnitz der früheren Mährisch-schlesischen Nordbahn						a) 12·6	8·8	3·8		
				b) für Lundenburg nnd darüber gelegene Stationen der K.F.N.B. (exclns. Wien, Bisenz, Hradisch und Zellerndorf)						b) 12·6	7·0	5·6		
				III.										
				Holnbitz trans. (für die Stationen Ransnitz, Wischau, Eywanowitz, Nezamislitz nnd Kojetein und für hinter Kojetein gegen Prerau n. hinter Nezamielitz gegen Olmütz gelegene Stationen der früheren Mähriech-schlesischen Nordbahn)						17·3	14·3	3·0		
				IV.										
				Wien St.E.G. traneit										
				a) für Sendungen, welche via Wr.V.B. auf die Oe.N.W.B. oder via D.U.B. anf fremde Bahnen übergehen (mit Ausnahme der Stationen der E.W.A.)						a) 32·8	24·0	8·8		
				b) für Sendungen, welche für Regiezwecke der E.W.A. u. der Südbahn bestimmt eind nnd an die Verwaltungen dieeer Bahnen adreseirt sind						b) 32·8	20·5	12·3		
				c) nach Wien St.E.G. transit für die Stationen von Brunn-M.-Enzersdorf bis Wr.-Neustadt (exclnsive Vöslau und Wr.-Neustadt), ferner für Trumau nnd Traiskirchen der E.W.A.						c) 32·8	20·5	12·3		
				d) nach Wien St.E.G. trausit (für Liesing)						d) 32·8	22·3	10·5		
				e) nach Fischamend (via Götzendorf)						e) 43·4	35·4	8·0		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Coaks und briquets	Segen-Gottes	f) nach Brnck a/L. transit	**Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen. Anfgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen**	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	f) Directer Tarif vom 10. August 1887 und vom 1. September 1887	f) Verschieden		kr. 8·0			
			Coaks		V. Prag St.E.G. Bnhna St.E.G. Liehen St.E.G.			Kohlentarif, Theil II — Heft 7 vom 1. März 1888	kr. 50·0	kr. 41·6	kr. 8·4	Im Rückvergütungswege		
					Prag (Smichow) transit Prag (Hrahovka) transit			Besteht kein directer Frachtsatz		43·4 39·6				
1993	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	(vide Tabelle)			Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis zur Einführung des neuen Gebührentarifes der k. k. Donau-Uferbahn, längstens aber bis 31. December 1894	Gebührentarif der k. k. Donau-Uferbahn, giltig vom 1. Jänner 1887	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind		

Relation	Eilgut: zum vollen Satze	Eilgut: ermässigtes	Eilgut: leer retourgehendes Geschirr	Frachtgut: Sperriges Gut	Frachtgut: Classe I	Frachtgut: Classe II	Frachtgut: Wagenladungs-Classe A	Frachtgut: Wagenladungs-Classe B	Frachtgut: Wagenladungs-Classe C	Frachtgut: Specialtarif 1	Frachtgut: Specialtarif 2	Frachtgut: Specialtarif 3
	Transportgebühr pro 100 kg in Kreuzern ö. W. Noten											
Nussdorf loco												
Wien, Donau-Uferbahnhof der K.F.N.B. transit	10·0	10·0	10·0	10·0	10·0	10·0	4·0	4·0	4·0	4·0	4·0	4·0
„ Nordbahnhof transit	12·0	12·0	12·0	12·0	12·0	12·0	6·0	6·0	6·0	6·0	6·0	5·0
„ Staatsbahnhof transit	12·0	12·0	12·0	12·0	12·0	12·0	6·0	6·0	6·0	6·0	6·0	5·0
„ Aspanghahnhof loco	—	—	—	—	—	13·0	12·0	10·7	10·7	10·3	10·0	—
„ Aspanghahnhof transit	—	—	—	—	—	10·3	9·3	8·0	8·0	8·0	8·0	—
„ Südbahnhof transit	—	—	—	—	—	12·0	12·0	11·0	10·0	11·0	10·0	—
„ Nordwestbahnhof transit	12·0	12·0	12·0	12·0	12·0	12·0	6·0	6·0	6·0	6·0	6·0	5·0
Wien K.E.B. loco und Penzing loco												
Wien, Donau-Uferbahnhof der K.F.N.B. transit	15·0	15·0	15·0	15·0	15·0	12·0	12·0	11·0	10·0	11·0	10·0	7·1
„ Nordbahnhof transit	16·0	16·0	16·0	16·0	16·0	12·0	12·0	11·0	10·0	11·0	10·0	7·3
„ Nordwestbahnhof transit	16·0	16·0	16·0	16·0	16·0	12·0	12·0	11·0	10·0	11·0	10·0	8·1

Fortlaufende Nr.	1994	1995
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Ziegel (Maner- und Dachziegel)	Eilgüter
für die Transportstrecke: von	Auspitz	Wien S.B.
für die Transportstrecke: nach	Lundenburg	Peri transit
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; die Sendungen müssen zur Verwendung beim Bane von Industrie-Etablissements in Lundenburg bestimmt sein; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungs-Quantums von 110 metr. Tonnen à 1000 kg** während der Begünstigungsdauer. Auflieferung der an einem Tage zur Aufgabe kommenden Colli mit einem auf dieselbe Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Frachtbriefe. Die Sendungen müssen in Körben mit dauerhaftem Verschlusse zur Aufgabe gebracht werden, deren cubischer Inhalt nicht grösser als 0·8 m³ und deren Gewicht nicht grösser als 80 kg ist. Der Umfang der einzelnen Colli, die in den vorbezeichneten Körben zur Versendung kommen, darf ein halbes Kubikmeter, das Gewicht derselben 50 kg pro Collo nicht überschreiten. Feuergefährliche und explosive Gegenstände dürfen bei Inanspruchnahme dieser Begünstigung nicht zur Aufgabe gebracht werden. Die Beförderung der Sendungen findet nach Thunlichkeit mit bestimmten Zügen statt und wird auch die Auflieferung dieser Güter nach Schluss der officiellen Aufnahmezeit bis zu einer speciell zu vereinbarenden Stunde zugestanden. Parteien, welche auf dieses Zugeständniss reflectiren, müssen sich wegen Bekanntgabe der weiteren Detail-Bestimmungen, wegen Aufgabe und Abfertigung der Sendungen mit der commerciellen Direction der Südbahn in Wien ins Einvernehmen setzen
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr
Frachtsatz per 100 kg	6·2 kr.	111·58
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	3·4 kr.	76·45
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	2·8 kr.	35·13
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Lundenburg als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche von Seite der Empfangsstation die Beetätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin und als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen		

in Francs pro Tonne = 1000 Kilogramm

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1996	Südbahn-Gesellschaft	Looben-Vordernberger Eisenbahn	Quarzschlofer	Trofaiach	Vordernberg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen u. Frachtbrief. Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist durch eigene Leute besorgen zu lassen, widrigenfalls die normalen Taxe zur Berechnung gelangen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif der Looben-Vordernberger Bahn	7 kr. excl. Ladegebühr	5 kr. excl. Ladegebühr	2 kr.	Im Kartirungswege		

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Kundmachung.

Für das Jahr 1894 benöthigen wir die nachfolgend gruppenweise angeführten Materialien, deren Anschaffung im Submissionswege gesichert werden soll, und zwar von:

Webe- und Spinnereiwaaren: Seilerwaaren und Hanf.

Oel- und Fettwaaren: Mineral- und Pflanzenöl, Unschlitt, Stearinkerzen, Seife.

Farbwaaren: Firniss, Lacke, Leim und Harzwaaren.

Chemische Artikel: Salzsäure und andere chemische Producte.

Locomotiv- und Waggon-Bestandtheile aus Eisen und Stahl: Radsterne, Gussstahl-Tyres und Achsen, Volutfedern, Röhren, Anschütz'sche Schmiervaseneinsätze und sonstige Bestandtheile.

Sonstige Eisen- und Stahlartikel: Eisen- und Stahlstangen, Platten, Draht, Schrauben, Nieten, Ketten.

Kupfer und sonstige Metalle: Kupfer- und Messingstangen und Platten, Draht, Blei, Zinkplatten, Röhren und sonstige rohe Metalle.

Die benöthigten Quantitäten können aus den Offertformularien entnommen werden.

Die in den Offertformularien eingestellten Quantitäten können von der bestellenden Bahnanstalt je nach Bedarf um 25 pCt. erhöht oder um ebensoviel Percent vermindert werden.

Die Bestellungen werden von Fall zu Fall, nach Massgabe des Bedarfes mittelst Bestellschein erfolgen.

Die auf diese Materialien beznghabenden und mit einem 50 kr.-Stempel zu versehenden Offerte sind gesiegelt und am Convert mit der Anfschrift:

„Offert znr Zahl $\frac{31.577}{3054\ A\ II}$ ex 1893"

bis spätestens 30. Novemher l. J., 12 Uhr Mittags, bei nnserem Secretariate (Bndapest, Maria Valeria-Gasse Nr. 11) franco einzureichen.

Das Offert kann entweder auf ganze Grnppen oder auch anf einzelne Materialien der Gruppen auf ein oder drei Jahre gestellt werden.

In dem Offerte ist der Einheitspreis in Zahlen und Worten per Stück resp. Kilogramm franco einer unserer Stationen und der kürzeste Lieferungstermin anzugeben.

Der Offerent hat auch die Aeussernng abzngeben, dass er mit seinem Offerte bis 31. December l. J. im Worte bleibt.

In dem Falle, wenn der bedungene Lieferungstermin nicht eingehalten werden sollte, ist die Direction berechtigt, das ganze bestellte Quantum oder auch nur einen eventuellen rückständigen Theil desselben anf Kosten nnd Gefahr der Lieferanten bei einer anderen Firma zu bestellen.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist hei unserer Bndapester Hauptcassa längstens his zum 28. Novemher l. J. als Vadium 5 pCt. des Werthes der offerirten Materialquantitäten in Baarem oder cantionsfähigen Werthpapieren zu erlegen, welch letztere mit 10 pCt. nnter dem Tagescnrse bewerthet werden.

Verspätet eingereichte Offerte oder solche ohne Vadium oder ohne Angabe der Einliefernngsstation werden nicht berücksichtigt.

Gleichzeitig verständigen wir die Herren Offerenten, dass die Eröffnung der eingereichten Offerte öffentlich am 2. December l. J., 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Maria Valeria-Gasse Nr. 11, I. Stock) stattfinden wird, hei welcher Gelegenheit die Offerenten zu erscheinen berechtigt sind.

Die Direction der Kaschau-Oderherger Eisenhahn hehält sich ausdrücklich das Recht vor, unter den Offerenten ohne Rücksicht auf den Preis und Bedingungen frei wählen zu können und eventuell anch die Lieferung einzelner Artikel zwischen mehreren Offerenten aufzutheilen.

Endlich kann von jedem Offerenten verlangt werden, die Provenienz nnd den Erzengnngsort der zu liefernden Materialien mit einem amtlichen Documente nachznweisen, ferner haben die Lieferanten gleichzeitig mit den Sendungen einen detaillirten Lieferschein nnd Rechnung in einem Exemplar an dasjenige Materialdepot zu senden, an welches die Materialien adressirt werden.

Schliesslich hemerken wir noch, dass diejenigen Offerenten, die im Jahre 1893 die Liefernng erstanden hahen, von denjenigen Materialien, welche sie geliefert haben, dem Offerte keine Muster beiznlegen hahen, angenommen, wenn sich dieselhen in Form oder Qualität geändert haben. Muster werden nicht retonrnirt.

Die allgemeinen Liefernngsbedingnisse und Offertformnlarien können bei unserer Materialanschaffnng (Bndapest, Maria Valeria-Gasse Nr. 11) um 40 kr. per Exemplar angeschafft werden, allwo auch einzelne Muster znr Einsicht vorliegen.

Bndapest, am 22. Octoher 1893.

Die Direction.

(Nachdrnck wird nicht honorirt.)

Fabriks-Lager: Hernals, Karlsg. 19. | Die Parquetten-, Friesbrettel- und Fussboden-Fabrik von | Comptoir und Niederlage: Gumpendorferstr. Nr. 58 a

G. DOLLINAR, WIEN

empfiehlt ihr grosses Waarenlager von **fertigen Parquetten** in grosser Auswahl an Mustern, und zwar **fournirt** und **massiv**, sowie von **eichenen amerikanischen Friesbrettein** in beliebigen Dimensionen. Dann weiche Lärchen- und Buchen-Schiffböden unter Garantie für Trockenheit wie auch solider Ausführung. **Nach Wunsch wird von uns sowohl in Loco, wie auch in der Provinz die Fussbodenlegung zu billigen Preisen übernommen.**

Preiscourants und Musterkarten gratis. (330)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Döbling bei Wien.

Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (312)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.

Waggon-Oefen 566 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine „Helios".

Absolut rauchverzehrende „Calorifères".

Central-Heizungen aller Systeme.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

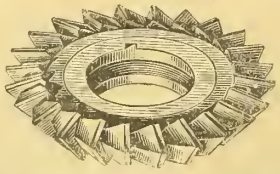
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Werkzeugfabrik BLAU & Co.

WIEN (375)



Hernals, Hauptstrasse Nr. 122

Telephon-Nummer 6137

liefert **sämmtliche Werkzeuge** für Maschinen-Fabriken, Reparatur-Werkstätten, Gas- und Wasserleitungs-Installationen.

Schnellbohrmaschinen.

Illustrirtes Preisbuch gratis u. franco.

Christoph Schramm

Lack- und Firniss-Fabriken

WIEN und **OFFENBACH** a M.

Simmering. Rohrmühle.

Errichtet 1837.

Filiale in **BERLIN S.W.**, Oranienstrasse 81/82.

Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:

Eisenbahnwagen-Lacke

Kutschenlacke, Präparationslacke

Terebine, Filling up.-Spachtelkitt

Locomotivlacke (331)

in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

GANZ & CIE.

Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

BUDAPEST und **LEOBERSDORF** bei Wien

empfehlen ihre

Hartgussräder und **Kreuzungen,**

Räder für Bauunternehmungen, (338)

Waggons und **Drehscheiben,**

Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Gruben-Anlagen,

Mobile Beleuchtungs-Apparate für Eisenbahnen,

Anlage von Beleuchtungs-Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,

Turbinen-Anlagen,

Zerkleinerungs-Maschinen mit Hartgusswalzen und Hartgussbacken,

Maschinen für Papier- und Cellulose-Fabrikation,

Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,

Stahlguss-Artikel. Nr. 116

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**

B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**

Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner

k. k. priv. Cementfabrik (378)

Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Schmalspurige Eisenbahnen

fest und verlegbar für Hand-, Pferde-, u. Locomotiv-betrieb

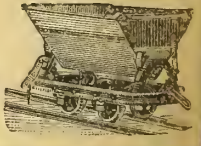
Orenstein & Koppel.

Feldbahnfabrik.

Wien, Budapest, VI., Andrassy-út 81.

(341)

Prag, Mariengasse 41 neu. I., Schwarzenbergstrasse 8.



Uebernahme von Bau u. Betrieb.

Vermiethung ganzer Anlagen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 131. **Wien, 14. November 1893.** **VI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Ungarn im Jahre 1892. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Mit Rücksicht auf den hohen Feiertag gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 18. November zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben die nachstehenden Allerhöchsten Handschreiben allergnädigst zu erlassen geruht:

Lieber Fürst zu Windisch-Grätz! In Genehmigung Ihrer Anträge ernenne Ich den Grafen Julius Falkenhayn neuerlich zu Meinem Ackerbauminister, den Feldzeugmeister Grafen Zeno Welsersheimb neuerlich zu Meinem Minister für Landesvertheidigung, den Marquis Olivier Bacquehem zu Meinem Minister des Innern, den Grafen Friedrich Schönborn neuerlich zu Meinem Justizminister, den Geheimen Rath, Landeshauptmann in Meinem Herzogthume Steiermark Grafen Gundaker Wurmbrand zu Meinem Handelsminister, den Vicepräsidenten des Abgeordnetenhauses Stanislaus Ritter von Madeyski zu Meinem Minister für Cultus und Unterricht, den Legationsrath a. D. Dr. Ernst Edlen von Plener zu Meinem Finanzminister und den Geheimen Rath Apollinar Ritter von Jaworski zu Meinem Minister.

Die diesbezüglichen, an dieselben gerichteten Handschreiben folgen im Anschlusse mit.

Wien, am 11. November 1893.

Franz Joseph m. p.

Alfred Fürst zu **Windisch-Grätz** m. p.

Lieber Marquis Bacquehem! Indem Ich Sie von dem Amte Meines Handelsministers unter Anerkennung Ihrer ausgezeichneten Dienste, welche Sie mit unermüdeter Hingebung geleistet, und die in der Entwicklung unserer Handels- und Verkehrsverhältnisse einen so glänzenden Ausdruck gefunden haben, in Gnaden enthebe, ernenne Ich Sie zu Meinem Minister des Innern.

Wien, am 11. November 1893.

Franz Joseph m. p.

Alfred Fürst zu **Windisch-Grätz** m. p.

Lieber Graf Wurmbrand! Ich ernenne Sie zu Meinem Handelsminister.

Wien, am 11. November 1893.

Franz Joseph m. p.

Alfred Fürst zu **Windisch-Grätz** m. p.

Kundmachung.

Auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 119, und nach eingetretener Erfüllung der im Art. II dieses Gesetzes aufgestellten Bedingungen wird das gesammte Unternehmen der Actien-Gesellschaft „Localbahn Eisenerz—Vordernberg“ in Gemässheit des mit derselben hierüber am 31. October 1893 abgeschlossenen Uebereins-

kommens vom Staate eingelöst. Demzufolge wird der Betrieb der Localbahn Eisenerz—Vordernberg von der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen fortan für eigene Rechnung des Staates geführt.

Wien, am 5. November 1893. H.-M.-Z. 58.446.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Radkersburg zur steiermärkischen Landesgrenze nächst Kraina oder Hidegkut.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Gutsbesitzer Oswald Edlen von Kodolitsch in Radkersburg im Vereine mit dem ungarischen Reichstags-Abgeordneten Grafen Theodor Batthyány in Budapest die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Südbahn-Station Radkersburg zur steiermärkischen Landesgrenze nächst Kraina oder Hidegkut zum Anschlusse an die projectirte Localbahn von Mura-Szombat nach Jennersdorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 24. October 1893. Z. 31.335.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit Dampf oder elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Kaltern über St. Michael durch das Wartthal nach Siegmundskron und Gries.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Weingrosshändler und Hotelbesitzer Franz Mayr in Sanct Michael (Eppan) mit dem Erlasse vom 29. April 1893, Z. 22.040 (Verordnungs-Blatt vom 27. Mai 1893, Nr. 60) ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige mit Dampf oder elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Kaltern über St. Michael durch das Wartthal nach Siegmundskron und Gries auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 10. October 1893. Z. 53.029.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 29. October 1893, Z. 21.484/IV, an die Krankencassen-Ausschüsse sämmtlicher österreichischer Privateisenbahnen, betreffend die Geltendmachung der diesen Cassen gemäss § 65 des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, zustehenden Ersatzansprüche.

Im Sinne des § 65, 2. Alinea, des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter, sind Seitens der Bahngesellschaften für jene aus den Mitteln der Krankencasse unterstützten Mitglieder Refundirungen zu leisten, welchen gemäss des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, über die „Haftung der Eisenbahn-Unternehmungen für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen oder Tödtungen von Menschen" ein Entschädigungsanspruch an die Bahngesellschaft zusteht.

Anlässlich der hieramts vorgenommenen Prüfung der Krankencassa-Rechnungen wurde die Wahrnehmung gemacht, dass nicht alle Cassen diese Refundirungen in übersichtlicher Weise in die Rechnung einstellen.

Demgemäss wird der geehrte Ausschuss aufgefordert, dieser Angelegenheit besonderes Augenmerk zuzuwenden und die der Krankencasse gesetzlich zustehenden Ansprüche in allen Fällen und insbesonders auch dann zur Geltung zu bringen, wenn die Unfallsentschädigungs-Ansprüche ohne gerichtliche Austragung, im Vergleichswege, zur Erledigung gelangt sind.

Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen behält sich übrigens vor, die bezügliche Gebahrung des geehrten Ausschusses bei Gelegenheit der Prüfung der Krankencassen-Rechnungen der im § 19 des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, vorgeschriebenen staatlichen Aufsicht zu unterziehen.

Wien, am 29. October 1893. **Lilienau** m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection vom 3. November 1893, Z. 21.873, an die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen, betreffend die rechtzeitige Publication der Refactien für das Jahr 1894.

Unter Bezugnahme auf den Erlass des hohen k. k. Handelsministeriums vom 26. September 1888, Z. 38.121 (Verordgs.-Bl. Nr. 117), sowie auf den h. o. Erlass vom 19. September 1892, Z. 16.233 (Verordgs.-Bl. Nr. 111), betreffend die rechtzeitige Publication der Refactien, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit auch die dortseits für das Jahr 1894 in Aussicht genommenen Tarifbegünstigungen in Gemässheit des ersterwähnten hohen Erlasses möglichst frühzeitig der Administration des Verordnungs-Blattes zugemittelt werden.

Bei diesem Anlasse wird bemerkt, dass zufolge einer in der letzten Sitzung des Staatseisenbahnrathes als begründet anerkannten Beschwerde in den Publicationen von Tarifermässigungen die Rubriken „Frachtsatz per 100 kg" und „Nachlass vom bestehenden Frachtsatze" auch in solchen Fällen, wo deren Ausfüllung leicht möglich wäre, öfters leer gelassen werden.

Die geehrte Verwaltung wird daher unter Bezugnahme auf den h. ä. Erlass vom 31. März 1888, Z. 2997 (Verordgs.-Bl. S. 733) aufgefordert, diesbezüglich genau im Sinne des § 2, P. 4, der hohen Handelsministerial-Verordnung vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38 (Centralblatt Nr. 31) vorzugehen.

Wien, am 3. November 1893. **Lilienau** m. p.

Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Ungarn im Jahre 1892.

Aus dem Berichte, welchen der Verwaltungsausschuss des Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Ungarn für das Rechnungsjahr 1892 veröffentlichte, ist zunächst zu entnehmen, dass die Localbahnen Holics - Göding, Stauding-Stramberg und Mori-Arco-Riva, sowie die Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen als Theilnehmer des Bureau zugewachsen sind; auch Seitens der kgl. Rumänischen Staatsbahnen, für welche das Bureau schon früher cartellmässige Abrechnungen besorgte, ist der formelle Beitritt durch Unterfertigung des Statutes erfolgt. Das genannte Abrechnungsbureau zählte mit Schluss des Berichtsjahres 32 Theilnehmer, welche 130 Stimmen repräsentiren; die Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, welche nach dreijähriger Functionsdauer statutengemäss aus der Reihe der Verwaltungsausschuss-Mitglieder ausgeschieden sind, wurden von der XI. Special-Conferenz mit Acclamation wiedergewählt. Der Verwaltungsausschuss bestand aus den Oesterr. Staatsbahnen, Ungar. Staatsbahnen (vorsitzende Verwaltung), der Südbahn-Gesellschaft, Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Bosnabahn und den Vereinigten Arader und Csanáder Bahnen. Im Berichtsjahre haben fünf Sitzungen des Verwaltungsauschusses und eine Fachreferenten-Conferenz stattgefunden.

Der Verwaltungsausschuss befasste sich hauptsächlich mit der ständigen Ueberwachung des Bureaus in Bezug auf die allgemeine Geschäftsführung und ökonomische Gebahrung, doch boten auch andere dienstliche Angelegenheiten Anlass zu Berathungen und Entschliessungen, zu welchen insbesondere zählen: Die Berathungen über die Aenderungen der Instruction über die Verrechnung und Abrechnung der Gebühren, welch' letztere mit Giltigkeit vom 1. Mai 1892 in III. Auflage neu hinausgegeben wurde; die Berathungen über die Verrechnungsvorschrift bezüglich der Militärtransporte in Folge der mit Giltigkeit vom 1. November 1892 erfolgten Einführung der neuen Militärtarife; die Verlängerung des hinsichtlich der Bureaulocalitäten geschlossenen Miethvertrages auf weitere drei Jahre und der Stand der Antheilstabellen und Vorkehrungen in Betreff der Hinausgabe fehlender Antheilstabellen Seitens der geschäftsführenden Verwaltungen, um doppelte Abrechnungen thunlichst einzuschränken.

Mit Beginn des Berichtsjahres erfolgte eine Aenderung in der Arbeitstheilung zwischen den Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureaus in Oesterreich und in Ungarn, indem die Abrechnung der Civil- und Militärverbands-Güterverkehre von Oesterreich nach Ungarn dem Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Ungarn, jene von Ungarn nach Oesterreich dem Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Oesterreich zugewiesen wurde. Die Personen- und Gepäcksverkehre blieben von dieser Massregel unberührt, weil bei diesen Zweigen nach wie vor das Rechnungsmateriale der Aufnahmsbahnen die Basis zur Abrechnung bildet.

Bezüglich des Geschäftsganges hat sich diese Art der Arbeitstheilung bewährt, indem sich hiedurch die Verschickung und die Reclamationen von Rechnungs-Documenten auf ein Minimum reducirten; andererseits ist die Wirkung der neuen Arbeitstheilung, welche zur Herbeiführung der im Statute begründeten möglichst gleichmässigen Vertheilung der Agenden zwischen den genannten Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureaus ab Rechnungsmonat Jänner 1892 eingeführt wurde, bezüglich des Arbeitsumfanges im Grossen und Ganzen eine unwesentliche und reducirte sich der Geschäftsumfang des Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Ungarn, indem die im Rechnungsjahre 1891 behandelten 456.437 Güterrepartitions-Positionen im Berichtsjahre auf 426.519, d. i. um 29.918, herabsanken.

Dagegen haben die Theilnehmer dem Bureau mehrere neue Agenden zugewiesen, von welchen namentlich die Revision und Abrechnung der Güterverkehre der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahnen und die Abrechnung des Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Güterverkehres den Arbeitsumfang des Bureaus erweiterten.

Dem Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Ungarn waren folgende Verkehre zugewiesen: Der Personen- und Reisegepäcksverkehr (incl. der mit Transportregister verrechneten Personen und Sachen) von ungarischen nach ungarischen Stationen auch in dem Falle, wenn der Transport über Oesterreich erfolgt, von Ungarn und von den österr. Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Oesterreich und nach Bosnien, sowie nach Schiffsstationen des Adriatischen Meeres, und von Bosnien nach Ungarn und Oesterreich; der Verbandsgüterverkehr von ungarischen nach ungarischen Stationen, von Oesterreich nach Ungarn, von Ungarn und Oesterreich nach Bosnien, von Bosnien nach Ungarn, und der Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänische Güterververkehr; der Anschlussgüterverkehr zwischen der Südbahn (österr. und ungar. Linien) zuzüglich der Localbahnen Barcs-Pakracz, Güns-Steinamanger und Spielfeld-Radkersburg, sowie der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn einerseits und den Ungarischen Staatsbahnen incl. der im Betriebe derselben stehenden Localbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurther, Fünfkirchen-Barcser, der Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn und der Localbahn Keszthely-Balaton-Szt. György andererseits; der k. k. Oesterr. Staatsbahnlinie Graz—Fehring einerseits und den kgl. Ungar. Staatsbahnen andererseits.

Im Rechnungsjahre 1892 sind 130 (83 *) Tarife und 137 (75) Tarifnachträge in Verwendung gestanden, von welchen 108 (71) Tarife und 128 (65) Nachträge definitiv und 22 (12) Tarife und 9 (10) Nachträge provisorisch abgerechnet wurden.

Bei der Gebührenvertheilung wurden behandelt: Nach Bahnen 59 (81) Civilpersonen-, 89 (114) Militärpersonen-, 168 (205) Civilgepäck-, 69 (99) Militärgepäck-, 84 (168) Civileilgüter-, 22 (18) Militäreilgüter-, 143 (243) Civilfrachtgüter- und 116 (88) Militärfrachtgüterverkehre; nach Routen 101 (123) Civilpersonen-, 213 (277) Militärpersonen-, 388 (419) Civilgepäck-, 139 (187) Militärgepäck-, 343 (429) Civileilgüter-, 27 (20) Militäreilgüter-, 729 (876) Civilfrachtgüter- und 298 (198) Militärfrachtgüterverkehre, in Summa sohin nach Bahnen 750 (1016) und nach Routen 2238 (2529) Verkehre; hiebei wurde bei 9064 (10.752) Zusammenstellungen (2244 im Personen-, 2719 im Gepäck-, 1132 im Eilgut- und 2969 im Frachtgutverkehre) und bei 82.945 (84.239) Stationsrechnungen und Summarien (11.869 im Personen-, 7383 im Gepäck-, 13.268 im Eilgut- und 50.425 im Frachtgutverkehre) die Gebührenvertheilung vorgenommen. Die Summe der hiebei abgerechneten Gesammt-Transporteinnahmen des Verbandsverkehres bezifferte sich im Personenverkehre auf 947.436·30 fl. (1,576.808·31 fl. und Francs 360.168·95), im Militärverkehre auf 367.281·41 (304.659·45)

*) Die Zahlen in den Klammern beziehen sich auf das Rechnungsjahr 1891.

Gulden, im Gepäckverkehre auf 87.446·41 fl. (118.317·35 fl. und 31.368·88 Frcs.), im Güterverkehre auf 7,224·340·29 (12,326·342·37) fl. Noten, 4031·07 (12.911·23) fl. Gold, 67.911·99 (9952·41) Mark und 11.311·63 (464.183·51) Francs, in Summa sohin auf 8,626.504·41 (14,326.127·48) fl. Noten, 4031·07 (12.911·23) fl. Gold, 76.911·99 (9952·41) Mark und 11.311·63 (855.721·34) Frcs.

Bezüglich der Vertheilung und Abrechnung der Transporteinnahmen aus dem gewöhnlichen Verkehre bemerkt der Bericht, dass die Theilung der Güterverkehrsabrechnung nach Richtungen zwischen den beiden Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureaus bei dem Umstande, dass in der Richtung von Ungarn nach Oesterreich vorwiegend Massengüter, in umgekehrter Richtung dagegen mehr Stückgüter zum Transporte gelangen, bei unbedeutender Verringerung der Repartitions-Positionen im Personen-, Militär-, Gepäck- und Güterverkehre — von 568.864 auf 528.101 — ein auffallendes Sinken der abgerechneten Transport-Einnahmenziffer — von 14,326.127·48 auf 8,626·504·41 fl. Noten — zur Folge hatte. Der Wechsel in den tarifarischen Verhältnissen im Allgemeinen, insbesondere aber der Umstand, dass in einzelnen Verbänden an Stelle directer Tarife combinirte Frachtsätze im Instructionswege zur Anwendung gelangten, beeinflusste in ungünstiger Weise die Arbeiten dieser Geschäftsgruppe.

Die Gesammtzahl der im Rechnungsjahre 1892 behandelten Gebühren-Repartitions-Positionen betrug 645.367 (695.953) und entfallen hievon auf den Personenverkehr 48.651 (67.132), den Militärverkehr 39.796 (30.149), den Gepäckverkehr 13.135 (15.146), den Güterverkehr 426.519 (456.437), auf Rückvergütungen und Mängelserläuterungen 94.566 (92.404), Austragung von Rechnungsanständen 19.760 (21.815), Fehlspeditionen 870 (3140), Lagerhaus-Abrechnungen 1144 (4290) und auf den Valutaausgleich für reexpedirte Sendungen 926 (5440); diese Repartitions-Positionen involvirten 234.532 (254.178) Calculations-Positionen und wurden hiebei 11.234 (10.838) Differenzausweise mit 93.415 (81.246) Posten behandelt und 16.857 (17.968) Avisobriefe ausgefertigt.

Die General-Abrechnung über Bahngebühren und sonstige Forderungen umfasste 21,446.994·73 (29.584.168·23) Gulden Noten, 47.219·72 (52.095·99) fl. Gold, 399.889·50 (319.580·27) Mark, 185.441·20 (1,425.864·55) Frcs. und 372·22 (32·67) Rubel, von welchen 8,626.504·41 (14,326.127·48) fl. Noten, 4031·07 (12,911·23) fl. Gold, 76.911·99 (9952·41) Mk. und 11.311·63 (855.721·34) Francs auf die Transportgebühren aus dem Verbandsverkehre, 4,263.104·81 (4,654.178·53) fl. Noten, 198·26 (47·06) Mk. und 638·55 Frcs. auf die Transportgebühren aus dem Anschlussverkehre, ferner 22.529·96 (36.060·98) Gulden Noten auf die Transportgebühren aus dem Reexpeditionsverkehre entfallen.

Die Rückrechnung der seinerzeit provisorisch abgerechneten Bahngebühren erstreckte sich auf 11 (24) Tarife aus 806 (742) Verkehren mit 22.374 (18.846) Verkehrsrelationen, und resultirten hieraus 2,893.805 fl. und 309.012·74 Frcs. (4,570.447·65 fl.) an Einnahmen und 31.204·77 fl. und 3474·55 Frcs. (39.781·75 fl.) an Ausgleichs-Saldi; zu bereits vorhandenen Antheilstabellen sind die Rückrechnungen noch zu pflegen nach 89 Tarifen und 87 Nachträgen, rücksichtlich welcher jedoch die Vorarbeiten für eine mehrjährige Periode einzelner Tarife und Nachträge bereits durchgeführt sind, so dass im Jahre 1893 die Rückrechnungen bewirkt werden können.

Rücksichtlich der cartellmässigen Abrechnung der Gemeinschaftsverkehre sind im Berichtsjahre zugewachsen: Die Abrechnung der in der Zeitperiode vom Jahre 1885 bis 1888 commissionell aufgenommenen Umkartirungen, welche die donaurechtsseitigen Verkehre betreffen, die auf die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen befindlichen Localbahnen bezughabenden cartellmässigen Abrechnungen und die cartellmässige Abrechnung des Güterverkehres Laube mit Rumänien. Neben den regelmässig zugewiesenen Cartell-Abrechnungen befasste sich diese Geschäftsgruppe fortsetzungsweise auch mit der cartellmässigen Abrechnung der im Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehre in der Zeitperiode vom Jahre 1885 bis 1888 commissionell aufgenommenen umkartirten Sendungen. Insgesammt waren dem Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Ungarn im Berichtsjahre 19 (16) Cartellverkehre zugewiesen und betrugen die liquidirten Cartellsaldi aus 19 (26) Finalisirungen inclusive der aus der Abrechnung der Umkartirungen resultirenden Beträge zusammen 267.228·07 (238.403·52) fl., 7062·01 (53.286·47) Mk. und 14.621·00 (37.884·42) Frcs.; cartellmässig wurden 4219 (3312) Refactie- und Rückvergütungs-Acte mit zusammen 16.217 (14.312) Positionen behandelt.

Die Gesammtzahl der im Berichtsjahre für die Periode vom 1. Jänner bis 31. December 1891 behandelten Umkartirungs-Positionen betrug 792.148 (693.453), die Zahl der cartellmässig behandelten Umkartirungs-Positionen 113.579 (111.312), jene für das Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Wien 30.346 (26.981) und jene für andere Abrechnungsstellen entfallenden Umkartirungs-Positionen 1611 (5136). Ueber den Stand der Umkartirungsarbeiten bemerkt der Bericht, dass die Extrahirung der cartellwidrigen Umkartirungen für das Jahr 1891 nach Cartellgruppen rücksichtlich einer Reihe von Umkartirungsstationen bereits finalisirt ist; theilweise sind dieselben auch schon recapitulirt. Die Geldabrechnung wurde hinsichtlich einzelner Verkehre schon in Angriff genommen und wird im Vereine mit jener über directe abgefertigte Transporte successive zur Durchführung gelangen; die Umkartirungsausweise pro 1892 stehen ebenfalls in Behandlung. Die commissionell constatirten Umkartirungen (westliche Verkehre) für die Zeitperiode 1885 bis 1888, welche dem Bureau behufs Durchführung der Specialabrechnung im Berichtsjahre zugewiesen wurden, befinden sich bereits in Arbeit. Dieselben sind, für die Zeitperiode vom 1. Jänner 1885 bis 1. Juli 1887, rücksichtlich der Stationen Barcs, Bruck a. L., Budapest-Westbahnhof, Budapest-Südbahn, Budapest-Kelenföld, Raab, K.-Ujszöny und Villány nach Relationen bereits recapitulirt. Die einschlägige Geldabrechnung wird im Rechnungsjahre 1893 zur Durchführung gelangen.

An aussergewöhnlichen Arbeiten besorgte das Bureau die Revision und Abrechnung des Anschlussverkehres für 23 (25) Bahnen, wobei 661.715 (677.485) Güterkarten, 106.292 (105.469) Rechnungen und 1,108.546 (1,183.204) Calculations-Positionen behandelt und hiefür an Einnahmen 4,263.104·81 fl., 198·26 Mk. und 638·55 Frcs. (4,654.178·53 fl. und 47·06 Mk.) abgerechnet wurden; ferner die Revision des Verbandsverkehres für 8 (11) Bahnen und die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, und wurden hiebei geprüft: 3302 (4158) Rechnungen, 27.778 (31.862) Calculations-Positionen und 626 (619) Zusammenstellungen für den Civilpersonenverkehr, 2841 (3932) Rechnungen, 56.965 (59.200) Calculations-Positionen und 879 (905) Zusammenstellungen für den Civilgepäckverkehr, 3222 (3254) Rechnungen, 15.233 (11.608)

Calculations-Positionen und 517 (584) Zusammenstellungen für den Militärpersonenverkehr, 789 (770) Rechnungen, 2066 (1893) Calculations-Positionen und 380 (371) Zusammenstellungen für den Militärgepäckverkehr, 5153 (3598) Güterkarten, 1887 (1593) Rechnungen und 922 (703) Zusammenstellungen für den Militärgüterverkehr, ferner 105.477 (151.453) Güterkarten, 11.708 (16.026) Rechnungen und 1329 (1697) Zusammenstellungen für den Civilgüterverkehr.

Für die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden 37 Localbahnen besorgte das Bureau im Jahre 1892 nach 639.431 Güterkarten die Gesammtrevision und hinsichtlich des Localverkehres der Localbahnen, bezüglich des Verkehres der Localbahnen mit den kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie im Verkehre von Oesterreich nach den Localbahnen die Abrechnung. Hiebei wurden überhaupt abgerechnet: 12,697.498 fl. Noten, 4706 fl. Gold, 30.292 Mk. und 13.419 Frcs. — An Einnahmen befanden sich hiebei, und zwar zu Gunsten der kgl. Ungarischen Staatsbahnen 2,851.932 fl. Noten und 955 Mk., zu Gunsten der Localbahnen 1,939.968 fl. Noten und 315 Mk. Ausser der Revision und Abrechnung erstellte das Bureau weiters über die transportirten Gewichtsmengen Tonnen- und Kilometer-Ausweise zum Zwecke der Ermittlung der Betriebskosten und der Manipulationsgebühren.

Im Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Güterverkehre hat das Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Ungarn insgesammt 3815 fl. Noten, 3,820.952 Frcs. und 1464 Mk. abgerechnet und befinden sich hierunter 2,618.827 Frcs. reine Transporteinnahmen; ferner wurden in diesem Verkehre Ausgleiche nach vorläufigen Abrechnungen aus dem Jahre 1890 vorgenommen, nach welchen insgesammt 369.247 Frcs. resultirten. Neben den Güterverkehrs-Abrechnungen wurde auch die Durchführung der von den Theilnehmern dem Bureau zugestellten Ausgleichsanmeldungen besorgt. Die Abrechnung des Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Güterverkehres erfolgte nicht in den gewöhnlichen Gebührenantheils-Berechnungsheften, sondern in der für diesen Verkehr vorgeschriebenen Weise.

Ueber die allgemeinen Angelegenheiten ist aus dem Berichte zu entnehmen, dass zur Instruirung des Bureaupersonals 21 (29) Dienstvorschriften, 114 (134) Gebührenermässigungs-Verzeichnisse mit 783 (879) Posten, ferner 93 (100) diverse Publicationen mit 1385 (1512) Posten hinausgegeben wurden; der Correspondenzdienst umfasste 20.911 (18.377) Geschäftsstücke mit 42.240 (29.716) Expeditionen, und wurden ausserdem 2860 (2492) Bureauschreiben mit 3117 (2831) Expeditionen behandelt. Von dem gesammten Acteneinlaufe per 20.911 Stücken blieben mit Schluss des Berichtsjahres 1904 Geschäftsstücke unerledigt, wovon sich 1556 Acte auf Frachterstattungsansprüche bezogen, worunter sich wieder 300 Evidenzacte befanden, welche in Ermanglung von Antheilstabellen nicht erledigt werden konnten.

Zur Besorgung der Geschäfte des Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Ungarn standen mit Schluss des Berichtsjahres 47 (47) Beamte, 58 (44) Diurnisten und 12 (11) Diener in Verwendung, und waren von den Beamten 39 von den Theilnehmern zugetheilt, während 8 als eigene Beamte in den Personalstand des Bureau zählten; der jährliche Durchschnittsbezug bezifferte sich für einen Beamten (ohne Vorstand) auf 1340 (1285) fl., für einen Diurnisten auf 541 (540) fl., für einen Diener auf 423 (421) fl. und für eine Person überhaupt auf 845 (866) fl.

Die Kosten des Bureau haben im Jahre 1892 zusammen 136.679·61 (121.287·77) fl. betragen, wovon auf die allgemeine Verwaltung 27.546·42 (25.798·50) fl., auf die regelmässigen Arbeiten 54.831·66 (59.610·82) fl. und auf die aussergewöhnlichen Arbeiten 54.301·53 (35.878·45) fl. entfallen; bei Auftheilung der allgemeinen Verwaltungsauslagen auf die regelmässigen und aussergewöhnlichen Arbeiten resultiren folgende Kosten: für regelmässige Arbeiten an Personalauslagen 61.394·58 (67.677·55) fl. und an sachlichen Auslagen 7072·56 (8644·71) fl., ferner für aussergewöhnliche Arbeiten an Personalauslagen 62.634·28 (41.685·80) fl. und an sachlichen Auslagen 5578·19 (3279·71) fl. Gegenüber dem Voranschlage ergibt sich bei den Personalauslagen per 124.028·86 fl. eine Minderausgabe von 3874·14 fl. und bei den sachlichen Auslagen per 12.650·75 fl. eine Mehrausgabe von 335·75 fl., in Summa sohin eine Minderausgabe von 3538·39 fl. Die Kosten einer Gebühren-Repartitions-Position stellen sich im Personen-, Militär-, Gepäck- und Güterverkehre auf 3·584 (3·918) kr. und bei den Rückvergütungen etc. auf 9·809 (8·678) kr.; die Kosten der Revision und Abrechnung einer Güterkarte im Anschlussverkehre betragen 4·09 (4·06) kr. und einer Calculations-Position 2·44 (2·32) kr.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Stanislau — Woronienka: Project für die Strecke km 0·0—5·6858: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die für den 8. November anberaumt gewesene politische Begehung (Vrdgs.-Bl. Nr. 127 vom 4. November) in Betreff des Projectes für die Strecke km 0·0—5·6858 der Linie Stanislau—Woronienka auf den 16. bis 18. November vertagt. [G.-I.-Z. 21.942.]

— (Linie Wien—Prag: Erweiterung der Station Budweis und Verlegung des Industriegeleises zur k. k. Tabakfabrik in Budweis: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Station Budweis und für die Verlegung des Industriegeleises zu der k. k. Tabakfabrik in Budweis für den 14. November anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Heinrich Mahlig betraut. [G.-I.-Z. 21.802.]

Böhmische Westbahn. (Flügelbahn Radnitz-Stadt Radnitz: Bauconsens für Hochbauten.) Für die in der Station Radnitz herzustellenden Hochbauten, umfassend: ein Aufnahmsgebäude, ein Gütermagazin, eine Brückenwaage sammt Waaghebelhäuschen und ein freistehendes Nebengebäude, wurde der Bauconsens ertheilt. [23. October, Z. 56.106.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Kohlenflügel Antonia-Ferdinands-Schacht: Umwandlung einer Durchfahrt.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 12. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Umwandlung der in km 1·298 der Kohlenflügelbahn Antonia-Ferdinands-Schacht befindlichen Durchfahrt mit hölzerner Tragconstruction in eine überwölbte Durchfahrt mit äquivalentem Durchfahrtsprofile zur Ausführung genehmigt. [10. October, Z. 48.251.]

— (Linie Prag—Eger: Aufstellung eines Schuppens in Prag.) In der Station Prag (Smichow) wird für Zwecke der Firma F. Ringhofer ein Kohlenschuppen errichtet. [16. October, Z. 54.554.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Auflassung des Durchlasses bei km 255·995 in der Strecke Stiebnig — Schönbrunn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Troppau hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Auflassung des Durchlasses bei km 255·995 in der Strecke Stiebnig-Schönbrunn für den 13. November anberaumt. [G.-I.-Z. 22.062.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Sommerfahrordnung. (Vorconferenzen.) Die Vorberathungen über die Fahrordnung für den Sommerdienst 1894 werden am 17. und 18. November unter dem Vorsitze des Regierungsrathes Heindl im Sitzungssaale der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen mit dem täglichen Beginne um 11 Uhr Vormittags, stattfinden.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Launsdorf—Hüttenberg: Auflassung einer Haltestelle.) Mit 1. November 1893 ist die Haltestelle Wieting zwischen den Stationen Mösel und Eberstein der Linie Launsdorf—Hüttenberg geschlossen worden, und findet in derselben von dem genannten Tage an weder eine Aufnahme von Personen noch von Gepäck statt. [Z. 59.945.]

Böhmische Westbahn. (Linie Chrast—Radnitz: Activirung des provisorischen Locomotivbetriebes auf der Strecke Stupno-Břas—Radnitz.) Zum Zwecke der Einleitung von Material- und Arbeiterzügen wurde der provisorische Locomotivbetrieb auf der Baustrecke Stupno-Břas—Radnitz ab 1. November bewilligt. [23. October, Z. 55.162.]

Ausland.

Preussen. (Beförderung gefetteter Seilerwaaren.) Das Reichseisenbahnamt hat aus Anlass einer vorgekommenen Selbstentzündung von Seilerwaaren ein Gutachten der kgl. preussischen technischen Deputation für Gewerbe hinsichtlich der Beförderung gefetteter Seilerwaaren eingeholt. Diese hat sich dahin ausgesprochen, dass es darauf ankomme, derartige Waaren während der Beförderung möglichst kühl zu halten. Um sie vor den unmittelbaren Sonnenstrahlen zu schützen, bezw. das Kühlbalten durch frischen Luftzug zu ermöglichen, sei in der Anlage B zur Verkehrsordnung bereits die Bestimmung getroffen, dass sie in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss zu befördern seien. Je nach den Witterungsverhältnissen die geeignete Beförderungsweise auszuwählen, sei Sache der Eisenbahnverwaltungen, umsomehr, als es unter Umständen auch geboteu sein werde, Schutz gegen Regen und Schnee zu geben. Ueberhaupt werde solchen Waaren, von denen bekannt sei, dass sie unter Umständen von selbst Feuer fangen, eine grössere Aufmerksamkeit als anderen Gütern zuzuwenden sein. Hienach ist ein Bedürfniss zur Abänderung der bestehenden Bestimmungen nicht anzuerkennen, dagegen wird Anlass vorliegen, die in Betracht kommenden Dienststellen den vorstehenden Ausführungen entsprechend zu unterweisen.

Schiffahrt.

Elbe. (Hydrologischer Jahresbericht 1892.) Bei den Berathungen, welche die technischen Vertreter der Deutschen Elbe-Uferstaaten im Herbste 1892 zu Dresden abhielten, einigten sie sich dahin, ihren Regierungen die Herstellung einer kartographischen und hydrographischen Beschreibung des Elbestromgebietes und im Anschlusse daran die Zusammenstellung der an der Elbe angestellten hydrometrischen Beobachtungen und hydrologischen Untersuchungen in alljährlich erscheinenden Denkschriften zu empfehlen. Als Muster für diese Jahresberichte wurde ein von dem preussischen Delegirten vorgelegter Entwurf angenommen, wonach die künftige Publication enthalten sollte: 1. die Zusammenstellung der wichtigsten Wasserstandsbeobachtungen im Elbegebiete: 2. die Wiedergabe der Ergebnisse der angestellten hydrometrischen Arbeiten; 3. den Abdruck der wichtigeren Untersuchungen über wasserwirthschaftliche Verhältnisse des Stromgebietes und der über Hochwasser und Eisgang bearbeiteten Denkschriften; 4. statistische Angaben über eingetretene Veränderungen und Neuanlagen, sowie Mittheilungen verschiedenen Inhaltes. Die Bearbeitung der Jahresberichte übernahm die preussische Elbestrombauverwaltung in Magdeburg.

Der erste derartige Jahresbericht ist vor Kurzem (bei E. Baensch jun. in Magdeburg) erschienen, betrifft das Jahr 1892 und folgt im Allgemeinen dem aufgestellten Programme, jedoch musste von den unter 4. bezeichneten Angaben noch abgesehen werden, da bei dem diesmaligen Umfange der übrigen Arbeiten zunächst eine Beschränkung erwünscht, ja auch aus sachlichen Gründen geboten war. So erschien es beispielsweise gerathen, die unter Anderem für diesen Abschnitt vorgesehene Mittheilung über die im preussischen Elbestromgebiete neuerdings erfolgte Einrichtung von selbstregistrirenden Pegeln erst nach vollständigem Ausbaue des geplanten Pegelnetzes zu geben, zumal dann erst ein Urtheil über die Bewährung der verschiedenen Ausführungsarbeiten möglich sein wird.

Der Jahresbericht entbält zunächst das Ergebniss der täglichen Wasserstands-Beobachtungen in der Zeit vom 1. November 1891 bis zum 31. October 1892 an den Elbepegeln zu Pardubitz, Brandeis, Melnik, Leitmeritz, Tetschen, Pirna, Dresden, Meissen, Riesa, Mühlberg, Torgau, Mauken, Wittenberg, Rosslau, Aken, Barby, Magdeburg, Ferchland, Hämerten, Sandau, Wittenberge, Lenzen, Broda, Darchau, Boizenburg, Hohnstorf, Artlenburg, Elbstorf, Hoopte, Harburg, Hamburg, Brunshausen, Glückstadt und Kuxhaven; an den Moldaupegeln zu Budweis und Prag, am Lužnitzpegel zu Bechin, am Wottawapegel zu Pisek, am Sazavapegel zu Poritsch, am Beraunpegel zu Beraun, am Iserpegel zu Jungbunzlau, am Egerpegel zu Laun, am Schwarze Elsterpegel zu Liebenwerda, am Muldepegel zu Düben, am Weisse Elsterpegel an der Auebrücke bei Zeitz, an den Saalepegeln zu Remschütz, Naumburg, Rothenburg und Grizehne, am Gerapegel zu Gebesne, am Unstrutpegel zu Sachsenburg, am Bodepegel zu Stassfurt, an den Spreepegeln zu Charlottenburg, an den Havelpegeln an der Oranienburger Schleuse, an der Spandauer Schleuse, zu Brandenburg und Rathenow, an den Stepnitzpegeln zu Perleberg, am Jetzelpegel zu Langenhorst und am Ilmenaupegel zu Lüneburg. Bei den betreffenden Angaben wird die Zeit vom 1. Mai bis 31. October als Sommerhalbjahr, die Zeit vom 1. November bis 30. April als Winterhalbjahr gerechnet. Als Trennungspunkt wurde der 1. Mai, und zwar aus dem Grunde angenommen, weil im Allgemeinen die Frühjahrs-Hochwasser der Elbe sich erst im Monate April verlaufen.

Im zweiten Theile „Hydrometrische Arbeiten“ liegt der eigentliche Schwerpunkt der diesjährigen Mittheilungen, weil darin die Niedrigwasser-Verhältnisse der Elbe klargestellt und werthvolle Grundlagen für den Ausbau des Niedrigwasserprofils der Elbe gegeben sind. Inwieweit die Ergebnisse der hydrometrischen Arbeiten früherer Jahre, welche noch nicht in der 1885 herausgegebenen Denkschrift der Elbestrombauverwaltung, betreffend „die Bestimmung von Normalprofilen für die Elbe“, enthalten sind, im nächstjährigen Jahresberichte oder als Nachtrag zu der gedachten Denkschrift veröffentlicht werden sollen, bleibt einstweilen noch vorbehalten.

Im Einzelnen liegen an hydrometrischen Arbeiten vor: die Ergebnisse der Wassermengen-Messungen an der Elbe zu Mühlberg, Torgau, im Galliener Durchstich, zu Rosslau, Magdeburg, Hämerten, Dom Mühlenholz, Lenzen, Darchau, Artlenburg, an der Schwarzen Elster (unweit der Mündung), an der Rossel bei Rosslau, an der Mulde bei Wallwitzbafen, an der Saale bei Grizehne, an der Ehle bei Lostau, an der Ohre bei Wolmirstedt, an der Tanger bei Tangermünde, an der Havel bei Rathenow und Havelberg, an der Karthane bei Wittenberge, an der Stepnitz bei Wittenberge, an der Aland bei Schnakenburg, an der Löcknitz bei Seedorf, an der Jetzel bei Hitzaker und an der Sude bei Besitz. Daran schliessen sich Querprofilbestimmungen an 74 verschiedenen Stromstellen der Elbe, die Ergebnisse der am 2. September 1892 in der ganzen Elbestromstrecke von der sächsisch-böhmischen Grenze bis zur Seevemündung im Flussgebiete oberbalb Hamburg in Abständen von je 500 m ausgeführten Spiegelaufnahmen und der mit dem selbstzeichnenden Stecher'schen Peilapparate vorgenommenen Thalwegpeilungen. Elf Blätter graphische Darstellungen, enthaltend das Gefälle der Elbe bei Niederwasser, bilden den ergänzenden Anhang zur schriftlichen Darstellung. Alles zusammen aber, Wassermengen-Messungen, Querprofilaufnahmen, Spiegelnivellements und Thalwegpeilungen bildet ein sich gegenseitig ergänzendes, umfassendes Bild über die gegenwärtigen Niedrigwasserverhältnisse des Elbestromes.

Der dritte Theil enthält hydrologische Untersuchungen und beginnt mit dem Berichte der Elbestrombauverwaltung vom 26. Juli 1892 über den Verlauf des Hochwassers und Eisganges auf der Elbe im Winter 1891/2. Beigegeben sind demselben eine graphische Darstellung der Luft- und Wassertemperatur zu Magdeburg, eine graphische Darstellung der Wasserstände an den Hauptpegeln der Elbe im Winter 1891/92, eine graphische Darstellung des Eisstandes auf der Elbe im Winter 1891/2 und eine ebensolche Darstellung der gleichzeitigen Wasserstände der Elbe an den Pegeln von Darchau bis

Hohnstorf während der Eisversetzung von oberhalb Barförde bis Blekade im Jänner und Februar 1892. Daran schliesst sich der Bericht der genannten Elbestrombauverwaltung vom 4. April 1892 über die Vorherbestimmung des Wasserstandes auf der mittleren Elbe, welcher in eingehender Weise die bisherigen Vorherbestimmungsverfahren, darunter auch das in Böhmen übliche, die Entwicklung des Hochwassers im Elbegebiete, die Hochwässer der Schwarzen Elster, der Mulde, der Saale, der Elbestrecken oberhalb der Mündung der Schwarzen Elster, von der Schwarzen Elster bis zur Muldemündung, von der Muldemündung bis zur Saalemündung und von der Saalemündung bis zur Havelmündung bespricht. Auch diesem Berichte sind zahlreiche Anlagen, darunter eine Tabelle über die Beziehungen zwischen Wassermasse und Pegelstand auf der böhmischen und sächsischen Elbe, sowie vier Blätter graphischer Darstellungen, darunter eine des Höchstbestandes der Elbe und ihrer Nebenflüsse nach dem Durchschnitte der Jahre 1850—1891, beigegeben.

Frankreich. (Neues Programm für die Prüfungen der Mercantil-Officiere und Yachtbesitzer.) Den Anlass zur Abänderung der bisherigen Prüfungsvorschriften gaben die Gesellschaften der subventionirten Postlinien, welche es sich nicht nur angelegen sein lassen, die Qualität der Officiere auf einen höheren Durchschnitt zu bringen, sondern auch bestrebt sind, die Ergänzung des Officiersstandes thunlichst zu erleichtern. Mit der Ausarbeitung eines neuen Prüfungsprogrammes ist ein Subcomité beschäftigt, dessen Arbeiten jedoch wahrscheinlich von Seite des Comité Aenderungen erfahren dürften.

Zwei Prüfungen sollen weder von dem Alter des Candidaten, noch von dessen Einschiffungszeit abhängig sein; die dritte und letzte Prüfung wird jedoch erst auf Grund des erbrachten Nachweises über eine Einschiffungszeit von 60 Monaten nach dem vollendeten 24. Lebensjahre abgelegt werden dürfen. Die beiden erstgenannten Prüfungen dürften vom Comité, dem deren Regelung vorbehalten ist, in eine einzige Prüfung zusammengezogen werden.

Das erste rein theoretische Examen heisst „Prüfung zum Officiers-Aspiranten“ (Examen d'élève-officier). Der günstige Erfolg berechtigt die Geprüften nach darauffolgender einjähriger Einschiffungsdauer als Lieutenants auf Frachtdampfern und Segelschiffen oder als Auxiliar-Officiere auf Postdampfern Dienst zu versehen.

Die in Rede stehende Prüfung abzulegen, sind auch die Yachtbesitzer verpflichtet. Sie gewährt die Berechtigung auf dauernde Beurlaubung nach vierjährigem Dienste in der Kriegsmarine; hat jedoch der Beurlaubte die Prüfung zum Capitän erster oder zweiter Classe nach Ablauf des sechsundzwanzigsten Lebensjahres noch nicht abgelegt, so muss er den ganzen Rest seiner Dienstzeit in der Kriegsmarine ableisten.

Das Programm der ersten Prüfung umfasst: französische Sprache, Arithmetik, Algebra, Geometrie der Ebene nnd des Raumes, ebene und sphärische Trigonometrie, mathematische Geographie, terrestrische und astronomische Navigation, Mechanik, Physik und Chemie.

Die zweite Prüfung ist die theoretische für die Befähigung als Capitän erster oder zweiter Classe; auch diese ist weder von dem Alter noch von der Einschiffungszeit abhängig. Die Prüfung für die Befähigung zum ersten Capitän ist schwieriger, weil der Stoff durch verschiedene Details, wie Monddistanzen, Cubikwurzeln u. s. w., bereichert ist.

Die dritte Prüfung schliesslich — nach deren befriedigendem Erfolge erst das Decret für den Capitän erster oder zweiter Classe ausgefertigt wird — darf nur dann abgelegt werden, wenn der Candidat das vierundzwanzigste Lebensjahr vollstreckt und eine sechzigmonatliche Einschiffungszeit hinter sich hat. Diese Prüfung soll den Namen „Eignungsprüfung“ (Examen d'application) erhalten und ist von der gegenwärtig in Frankreich üblichen „praktischen Prüfung“ wesentlich verschieden. Sie umfasst für die Aspiranten auf den Grad eines Capitäns erster Classe: Praktisches Seemanöver, Geophysik (Meteorologie), Rhederei und Seerecht, Kenntniss der Lootsensignale, der Rudercommandos, der Vorschriften für die Lichterführung und der Ausweicheregeln, die Kenntniss der Rettungsapparate, sowie die darauf bezüglichen Vorschriften und Manöver, ferner die Theorie des Holz-, Eisen-, Stahl- und Composit-Schiffbaues, die Aichung, Ballaststauung der Schiffe, die Beanspruchung der Takelage und der baulichen Verbindung, die Schwingungen schwimmender Körper (Rollen, Stampfen, isochronische Schwingungen) und endlich die Stenerevolutionen. Da alle Fragen vom Standpunkte der praktischen Anwendung gestellt werden sollen, so werden sie leichter zu beantworten sein, als es den Anschein hat.

Bezüglich des Programmes, betreffend „Geographie“ ist noch keine Entscheidung getroffen. Sollte ein solches zustande kommen, so wird es nur die allgemeine Geographie und die der Colonien der europäischen Staaten umfassen. Es wird daher nur dasjenige gefordert werden, was von den Steuermännern der Handelsmarine bei der Prüfung zur Ernennung zum Linienschiffsfähnrich der Kriegsmarine beansprucht wird. Der auf Rhederei und Seerecht sich beziehende Theil wird dem Programme des Curses der „Ecole superieure“ zu Marseille angepasst werden. Die Commission wird sich auch mit der Zusammensetzung der Prüfungscommission befassen. [„Le Yacht.“]

England. (Selbstentzündung einer Steinkohlenladung an Bord.) Das englische Viermast-Barkschiff, welches am 12. August 1892 mit einer Steinkohlenladung von 4570 Tonnen von Mersey nach San Francisco abgegangen war, ist während dieser Fahrt in Folge der Selbstentzündung der Kohle auf offener See verbrannt. „De Zee“ berichtet hierüber Nachstehendes:

„Auf der Fahrt durch den Atlantischen Ocean wurden die Luken des Laderaumes öfter geöffnet, wobei sich nichts Bemerkenswerthes ergab. Am 16. December, da das Schiff das Cap Horn schon lange passirt hatte, wurde nach dem Oeffnen der Luken ein leichter Gasgeruch wahrgenommen, aber anfänglich nicht besonders beachtet. Doch wurde von nun an der Laderaum häufiger und aufmerksamer als früher controlirt. In den Morgenstunden des 18. December beobachtete man, dass aus zwei Luken kleine Mengen von Gas nnd Rauch entströmten, und dass die im Laderaum vorgenommene Temperaturmessung der Luft 29° C. ergab, was im Hinblick auf den Wärmegrad der Atmosphären nicht als zu hoch angesehen werden konnte. In den Nachmittagsstunden des genannten Tages steigerte sich die Rauchentwicklung, worauf die Luken und Ventilationshauben sorgfältig geschlossen wurden. Am 19. December Vormittags stieg die Temperatur der Luft im Laderaum auf 32° C. und aus den für einen Augenblick geöffneten Luken drangen dichte Rauchwolken hervor. Nun entschloss man sich, durch die Ventilatorhauben und durch andere Oeffnungen Wasser in den Laderaum zu pumpen. Obzwar das Pumpen ohne Unterbrechung fortgesetzt wurde, ereignete sich doch am 20. December eine Explosion, welche die Lukendeckel aufriss. Nachdem die Luken abermals mit Mühe geschlossen wurden, fand am selben Tage, wenige Stunden nach der ersten Explosion eine zweite, viel heftigere, statt. Unter solchen Umständen musste man an die Rettung der Mannschaft denken, weshalb die Boote klar gemacht und das Einpumpen von Wasser in den Laderaum inzwischen eingestellt wurde. Um 11 Uhr Vormittags stellte sich eine abermalige Explosion ein, welche den Deckel der vorderen Luke ungefähr 15 m hoch emporschleuderte, wobei die Takellage des Fockmastes durch die emporschlagenden Flammen in Brand gerieth. Kurz darauf stiegen auch aus den anderen Luken Flammen in die Höhe, so dass der Capitän um 3 Uhr Nachmittags die Hoffnung aufgeben musste, das Schiff zu retten und auf 8° 20′ nördlicher Breite und 116° 30′ westlicher Länge den Befehl zum Verlassen des Schiffes zu ertheilen gezwungen war. Noch um 8 Uhr Abends wurde von den Booten aus die in Brand gerathene Takellage des „Houresfeld“ gesehen. Die bezüglich dieses Vorfalles später eingeleitete gerichtliche Untersuchung ergab, dass auf dem Schiffe keine für den Kohlentransport nöthigen Sicherheitseinrichtungen mangelten. Die Gattung der auf dem „Houresfeld“ verladenen Kohle gilt als keine solche, welche der Selbstentzündung unterworfen wäre; auch war kein Fall bekannt, dass sich diese Kohlengattung von selbst entzündet hätte. Die mit dem „Houresfeld“ verschiffte Kohle ist aber ganz frisch nach ihrer Förderung aus dem Bergwerke verladen worden, in welchem Zustande Kohle vielmehr der Selbstentzündung ausgesetzt ist, als wenn sie abgelagert ist. Ferner wurde bei der Stauung ein Vorgang beobachtet, welcher sehr geeignet ist, derlei Katastrophen herbeizuführen. Die Ladung geschah nämlich nach Art der Sturzgüter und wurde daher auf eine billige Weise vorgenommen; dies hatte aber den grossen Uebelstand im Gefolge, dass sich besonders unter den Luken eine ziemlich bedeutende Menge feinen Kohlenstaubes anhäufte, der sich erfahrungsgemäss sehr leicht selbstentzündet. Der Stauer musste vor Gericht eingestehen, dass ihm dieser Umstand nicht entgangen war, dass er aber aus Ersparungsrücksichten von einer Vertheilung des Staubes in der ganzen Ladung absah. Das Eintreten der Katastrophe musste daher den beiden erwähnten Ursachen: der Ladung nicht abgelegener Kohle und der Anhäufung von Kohlenstaub unter den Luken, zugeschrieben werden.“ „De Zee“ bemerkt schliesslich, dass grosse Schiffsladungen von Kohle der Selbstentzündung viel mehr ausgesetzt sind als kleine.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 13. bis zum 19. November)

Adriatischer Dienst.

14. Novemb., um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän E. Radeglia, nach Venedig.
15. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris". Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Cnrzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rahaz, Maliusca, Veglia, Arhe, Lussiugrande, Valcassione nud Porto Manzo.
16. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitan A. Lazzari, nach Dalmatien uud Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martiuo und Gelsa.
16. „ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Craglietto, nach Venedig.
17. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän G. Brazanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano nud Perzagno.
18. „ 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän E. Radeglia, nach Venedig.
19. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina". Capitän S. Lucich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus nud Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

14. Novemb., um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Urano", Capitän G. Mariani, nach Smyrna, mit Berührung von Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Khios uud Cesmè.
15. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Jupiter", Capitän G. Verona, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla uud Dardanellen; ferner nach Incholi, Samsun, Kerasund uud Trapezunt.
17. „ zu Mittag: Dampfer „Vorwärts". Capitän G. Mettel, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina, Rhodus und Gallipoli. Ferner nach Lattakia uud Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
18. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Medea", Capitän . . . . . , nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi und Dardanellen. Ueberschignug in Constantinopel nach Odessa, Varna, Burgas, Incholi, Samsun, Kerasund und Trapezunt.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Poseidon", Capitän A. Fellner nach Indien, China nnd Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Houkong, Shanghai nnd Kobe.
„ nach Madras nnd Calcutta, mit Ueberschiffnng auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verband der österreichischen Localbahnen. Ueber Anregung der Kremsthalbahn und der Kahlenberghahn-Gesellschaft hat sich der „Verband der österreichischen Localbahnen" zu dem Zwecke constituirt, um das Localbahnwesen in Oesterreich zu fördern und die Interessen der österreichischen Localbahnen zu wahren.

Auf Grund des Statutes dieses Verbandes erfolgte dessen Constituirung und sind demselben bisher die nachstehenden 21 Localbahnen mit einer Gesammtlänge von 768 km beigetreten, und zwar:

1. Die Actien-Gesellschaft der Wiener Localbahnen (Wien—Wr.-Neudorf),
2. Bozen-Meraner Bahn,
3. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft,
4. Bukowinaer Localbahnen,
5. Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.,
6. Fehring-Fürstenfeld,
7. Fürstenfeld-Hartberg (Neudau),
8. Gleisdorf-Weiz,
9. Innsbruck-Hall i. T.,
10. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft S. R.,
11. Kolomeaer Localbahnen,
12. Kremsthalbahn-Gesellschaft,
13. Lemberg-Bełzec (Tomaszów),
14. Nene Wiener Tramway-Gesellschaft,
15. Neutitscheiner Localbahn,
16. Reichenberg-Gablonz,
17. Salzkammergut-Localbahn-Actien-Gesellschaft,
18. Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya,
19. Stauding-Stramberger Localbahn,
20. Steiermärkisches Landes-Eisenbahnamt,
21. Steyrthalbahn-Gesellschaft.

Der in der constituirenden Generalversammlung auf Grund des Art. 7 des Statutes gewählte siebengliederige Ausschuss setzt sich aus nachfolgenden Gesellschaften zusammen:

1. Bukowinaer Localbahnen, vertreten durch den Präsidenten Herrn E. Ziffer.
2. Dampftramway-Gesellschaft, vorm. Kraus & Co., vertreten durch den Director Herrn W. Hallama.
3. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg, vertreten durch den Verwaltungsrath Herrn Dr. J. Bing.
4. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft, vertreten durch den Präsidenten Herrn Ritter von Stach.
5. Kremsthalbahn-Gesellschaft, vertreten durch den Verwaltungsrath Herrn Dr. Ritter von Glanz.
6. Steiermärkisches Landes-Eisenbahnamt, vertreten durch den Director Herrn kaiserl. Rath Wurmb.
7. Diese Stelle wurde noch offen gelassen.

Der Ausschuss wählte Herrn W. Hallama zum Vorsitzenden und die Herren Ziffer und Wurmb zu dessen Stellvertreter.

Eisenbahn-Frachtbriefe. (Unzulässigkeit des Verschleisses von in Privatdruckereien hergestellten, mit dem amtlichen Stempelaufdrucke versehenen Eisenbahn-Frachtbrief-Blanquetten durch die Drucksorten- und Stempelmarken-Verschleisser.) Ueber eine seitens einer Handels- und Gewerbekammer gestellten Anfrage hat das k. k. Finanzministerium unterm 27. October 1893, Z. 29.922, entschieden, dass der Verschleiss von in Privatdruckereien hergestellten, mit dem amtlichen Stempelaufdruck versehenen Eisenbahn-Frachtbrief-Blanquetten mit Rücksicht auf die bestehenden Normen über den Stempelwerthzeichen-Verschleiss und dessen Controle weder den Drucksortenverschleissern noch den Stempelmarkenverschleissern gestattet werden kann. [H.-M.-Z. 57.219.]

— (Amtlicher Aufdruck des Stempelzeichens.) Nachdem mit der Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 14. Februar 1893, R.-G.-Bl. Nr. 24 (Vrdgs.-Bl. Nr. 23) und vom 10. Mai 1893, R.-G.-Bl. Nr. 81 (Vrdgs.-Bl. Nr. 59) der amtliche Aufdruck des Stempelzeichens zu 5 kr. und zu 1 kr. auf die von Privatdruckereien hergestellten Frachtbriefe beim k. k. Centralstempelamte in Wien und bei den k. k. Tabak- und Stempelverschleissmagazinen in Triest und Prag eingeführt worden war, ist nunmehr die Activirung der Frachtbrief-Signaturen in Salzburg, Brünn, Lemberg, Graz, Reichenherg und Kolin mit Anfang des Jahres 1894 in Aussicht genommen. [H.-M.-Z. 57.386.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXXVI. Stückes.) Das am 7. November herausgegehene CXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2344: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 24. October 1893, Z. 58.990, betreffend den Hausirhandel mit Schweinen.

Nr. 2345: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 28. October 1893, Z. 85.824, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverhotes von Borstenvieh aus den Bezirken Czernowitz, Kotzman und Storozynetz in der Bukowina nach Galizien und in die Confinirungsanstalten Biala und Krakau.

Nr. 2346: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 30. October 1893, Z. 10.001, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate Syrmien in Croatien-Slavonien nach dem Lande Salzburg.

Nr. 2347: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 2. November 1893, Z. 26.442, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in den Gerichtshezirken Ried und Landeck.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. November d. J. dem Thürhüter im Handelsministeriums Franz Losiowski in Anerkennung seiner vieljährigen, pflichttreuen Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Ausnahmetarifes für Lebensmittel-Transporte.

Am 1. December 1893 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Lebensmitteln in Eilfracht zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien) und der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Bregenz trs., Buchs transit, St. Margrethen trs. bezw. Lindau trs., sowie Stationen der schweizerischen Eisenbahnen andererseits in Wirksamkeit.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel und Schaffhausen, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Hiedurch werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 für die gleichen Relationen, enthalten im Tarife Theil II, Tarifheft Nr. 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. September 1886 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 40 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 7. November 1893. [941]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Tarifen.

Am 31. December 1893 treten ausser Kraft:

a) der Tarif Theil IV, 1. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. März 1890, sammt Nachträgen I, II und III;
b) der Tarif Theil IV, 2. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. März 1890, sammt Nachtrag I.

Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Tarife wird später besondere Bekanntmachung erlassen werden.

Wien, am 8. November 1893. [942]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich, Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Berichtigung des vom 1. November 1893 giltigen Nachtrages III zum Heft III.

In dem vom 1. Novemher 1893 giltigen Nachtrage III zu Heft III des Tarifes vom 1. Mai 1893 ist auf Seite 19 der Schnittfrachtsatz der Station Linz für „Eisen und Stahl, façonnirt, bei mindestens 10.000 kg (I, c)“ von Frcs. 3.35 auf Frcs. **2.35** zu berichtigen.

Wien, am 8. November 1893. [943]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Güterverkehr zwischen der Böhmischen Nordbahn und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung des Tarif-Nachtrages III.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1893 tritt zu dem ab 1. August 1892 giltigen Tarife für obenbezeichneten Güterverkehr der Nachtrag III in Kraft, welcher bei den betheiligten Bahnverwaltungen unentgeltlich bezogen werden kann.

Dieser Nachtrag enthält die Eliminirung von Verkehrs-Relationen aus dem Kilometerzeiger des Haupttarifes.

Wien, am 10. November 1893. [944]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Erweiterung der Abfertigungs-Befugnisse der Haltestelle Trattenbach.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Trattenbach der Linie St. Valentin—Klein-Reifling wurde am 1. November 1893 auch für den allgemeinen Eil- und Frachtgutverkehr, jedoch mit der Beschränkung eröffnet, dass voluminöse und besonders schwere Güter (Maschinen, Maschinentheile, Fuhrwerke etc.) von der Beförderung nach bezw. von dieser Haltestelle ausgeschlossen bleiben.

Wien, am 7. November 1893. [945]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil III, Heft 1.

Am 1. December 1893 tritt ein neuer Verbandstarif, Theil III, Heft 1 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits) in Kraft.

Hiedurch werden der gleichnamige Tarif vom 15. November 1890 nebst Nachtrag, sowie die bezüglichen Frachtsätze des vom 1. August 1887 giltigen Nachtrages 8 B zu Tarif, Theil III, für den Oesterr.-Ungarisch- und Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband aufgehoben und ersetzt. Die bisherigen Frachtsätze bleiben jedoch für jene Stationen, welche in den neuen Tarif nicht mehr einbezogen sind oder deren Frachtsätze eine Erhöhung erfahren, noch bis 28. Februar 1894 in Kraft. Gleichzeitig erscheint der Nachtrag 9 zu Tarif, Theil III, für den Oesterr.-Ungarisch- und Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband, welcher die bereits erwähnte theilweise Aufhebung des Nachtrages 8 B zu diesem Tarife, sowie die bereits am 1. Februar 1890 erfolgte Aufhebung des Haupttarifes und der Nachträge 1—7 behandelt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 1 Krone = 1 Francs 5 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 9. November 1893. [946]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Einführung des VII. Nachtrages zu Theil II, Tarifheft Nr. 2.

Am 1. December 1893 tritt der VII. Nachtrag zu Theil II, Tarifheft Nr. 2, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres, giltig vom 1. September 1886, in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag bringt die Ausserkraftsetzung der Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. I (Lebensmittel) und Nr. XXII (Holz) zum Ausdrucke.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 10. November 1893. [947]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmischer Braunkohlenverkehr über Wien.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Kohlenverkehr von den Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach den Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, k. k. priv. Südbahn und der k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 tritt für den obengenannten Kohlenverkehr ein neuer Tarif in Kraft, welcher gegenüber dem mit gleichem Termine zur Aufhebung gelangenden Tarife vom 1. Juli 1892 theilweise Erhöhungen der Frachtsätze enthält.

Exemplare des neuen Tarifes können durch die betheiligten Verwaltungen und durch die betreffenden Dienststellen zum Preise von 60 Heller für das Stück seinerzeit bezogen werden.

Teplitz, am 10. November 1893. [948]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigungen im Tarif Theil II, Heft 1, giltig vom 1. November 1893.

In dem ab 1. November 1893 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes sind folgende Berichtigungen vorzunehmen, und zwar:

Auf Seite 36 ist bei den Stationen Tetschen, Všetat-Přivor, Vysočan und Prag,
„ „ 40 ist bei den Stationen Parschnitz, Prag, Reichenberg, Schreckenstein und Schwadowitz-Eipel,
„ „ 41 ist bei den Stationen Starkenbach, Tetschen, Trautenau, Turnau, Wisočan, Wostroměř und Wschetat-Přiwor,
„ „ 45 ist bei der Station Prag,

statt der Anmerkung „siehe 2. Schnitt-Tarif“ zu setzen: „siehe Anhang zu diesem Tarife“.

Wien, am 10. November 1893. [949]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Anhang zu den Localgütertarifen, Heft 3 und 4.

Am 1. Jänner 1894 wird ein neu umgearbeiteter Anhang zu den gesellschaftlichen Localgütertarifen, Theil II, Heft 3 und 4, in Wirksamkeit treten, welcher Kartirungs-Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter in einzelnen Relationen enthalten wird.

Gleichzeitig wird der gleichnamige, ab 1. Jänner 1893 giltige Anhang sammt seinen beiden Nachträgen ausser Kraft gesetzt werden.

Wien, am 9. November 1893. [950]

Sächsisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr.

Tarif-Nachträge.

Am 1. December 1893 treten die Nachträge II zu den Tarifheften 2 und 3 und I zum Tarifheft 5 in Kraft. Sie enthalten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 für Getreide u. s. w. im Verkehre mit den sächsischen Stationen Dahlen, Deutschenbora, Dornreichenbach, Erlau, Gauern und Weida-Altstadt, sowie der Station Vág-Ujhely der Ungarischen Staatsbahnen, ferner ermässigte und neue Frachtsätze für die Beförderung von getrockneten Malztrebern, Rübenschnitzen und Schlempen.

Am gleichen Tage wird die Station Ó-Buda-Filátorigát der Ungarischen Staatsbahn mit den für Budapest (Westbahnhof) bestehenden Frachtsätzen in den Verbands-Güterverkehr einbezogen.

Abdrücke der Nachträge können von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, den 10. November 1893. [951]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifen und Nachträgen.

Am 1. Jänner 1894 treten in Wirksamkeit:

a) der Nachtrag I zu dem ab 1. November 1893 giltigen Anhange zum Tarife Theil II, Heft 1;
b) directe Transportpreise Theil II, Heft 2;
c) Anhang zum Tarife Theil II, Heft 4, für den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband.

Dieselben enthalten directe und ermässigte Frachtsätze für diverse Artikel und Relationen.

Hiedurch treten ausser Kraft:

a) die directen Frachtsätze Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. Jänner 1893;
b) der ab 1. Jänner 1893 giltige Anhang zum Tarife Theil II, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes.

Exemplare werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 10. November 1893. [952]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Anhange der Tarife Theil II.

Am 1. Jänner 1894 tritt der Nachtrag III zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Anhange zu den Tarifen Theil II des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, ent-

haltend: Ergänzung der besonderen Bestimmungen, Kartirungs-Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter, bezw. für Frachtgüter bestimmter Tarifclassen, Kartirungs-Frachtsätze für einzelne Artikel und Berichtigungen.

Die Nachtrage I und II ddo. 15. Juni 1893, bezw. 1. October 1893 zu dem Anhange der österr. Verbandstarife Theil II treten Ende dieses Jahres ausser Kraft.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 10. November 1893. [953]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Nachtrages II zum Tarife Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1./13. December a./n. St. 1893 tritt ein Nachtrag II zu dem Verbandstarife Theil II, Heft 2, in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen der Tarifvorschriften, Berichtigungen und Ergänzungen des Waarenverzeichnisses, Berichtigungen der Tariftabellen, sowie die Richtigstellung der Bezeichnung von Eisenbahnverwaltungen und Stationen.

Dieser Nachtrag ist zum Preise von 20 Hellern bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, am 10. November 1893. [954]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Südbahn - Stationen und Böhmen.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil II.

Mit 1. Jänner 1894 tritt der Nachtrag II zu dem ab 1. Juli 1893 giltigen Tarif Theil II für den Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. IV für verschiedene Artikel in einzelnen Relationen.

II. Aenderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. I B für Zucker aller Art (exclusive Rohzucker etc.).

III. Berichtigung von Frachtsätzen, bezw. Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages können ab 16. December 1893 bei den Verbandsverwaltungen und am Wiener Südbahnhofe (Cassa V) käuflich bezogen werden.

Wien, am 15. November 1893. [955]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bau-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen herzustellenden Gürtellinie der Wiener Stadtbahn ist die Ausführung von Unterbau- und Hochbauarbeiten in den Baulosen 8 und 9 im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen:

im 8. Lose, lang 1356 m zwischen Gunoldstrasse und Gärtnergasse	123.002 fl. ö. W.
im 9. Lose, lang 1137 m von der Gärtnergasse bis zum Anschlusse an die Donauuferbahn	171.259 fl. ö. W.
Zusammen .	294.261 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung, Section Donaustadtlinie (IX. Bezirk, Waisenhausgasse Nr. 16) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 28. November 1893, 12 Uhr Mittags bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offert-Grundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im November 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Die Betriebs-Direction der k. k. priv. Böhmischen Westbahn in Prag beabsichtigt die Lieferung des Bedarfes an nachstehend bezeichneten Materialien für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1894 im öffentlichen Offertwege sicherzustellen und ladet hiemit zu bezüglichen Offertstellungen ein.

Die vorschriftsmässig, unter Benützung der aufgelegten Offertformularien und der Beilagen der anerkannten Lieferungsbedingnisse, eventuell Zeichnungen, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehenen und versiegelten Offerte sind für die bezeichneten Materialgruppen an den nachfolgend festgesetzten Tagen bis 12 Uhr Mittags bei der Betriebs-Direction in Prag einzureichen, und zwar:

Bis zum 20. November 1893

über Rüb-Brennöl, Rüb-Schmieröl, Mineral-Schmieröl, Cylinderöl, Petroleum, diverse Beleuchtungs-, Schmier- und Putzmaterialien, Chemikalien, Naturproducte, Firnisse und Farbwaaren.

Bis zum 29. November 1893

über Stabeisen, Eisenblech, Stahl- und diverse Eisenwaaren, Eisenguss, diverse Metalle, Metallguss, Oberbau-Eisen-Kleinmaterial, Bau-, Werk- und Schnittholz, Oberbau-Schwellen und Telegraphen-Materialien.

Bis zum 9. December 1893

über Gummiwaaren, Lederwaaren, Glaswaaren, Textilwaaren, Leinenwaaren, Seilerwaaren, Posamentirwaaren, Holzfabrikate, Holzkohle und Dienstkleider.

Die bezüglichen Offertformularien, in welchen auch die approximativen Bedarfsquantitäten pro Jahr angeführt sind, sowie die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, eventuell Zeichnungen, welche für die Offertstellung zu benützen sind, können bei der gefertigten Betriebs-Direction in Prag eingesehen und behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur vorschriftsmässig adjustirte und belegte Offerten in Concurrenz gezogen werden und dass Nachtragsofferten keine Berücksichtigung finden.

Prag, am 9. November 1893.

Die Betriebs-Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1997	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steine und Schotter des Specialtarifes 3	Ausweiche Lititz (zwischen Senftenberg u. Pottenstein)	Peček Sadska Libitz	Frachtzahlung für mindestens 10500 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Tarif bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Sätze	kr. 16·7 17·1 11·2		Im Kartirungswege		
1998	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Olmütz transit, für Transporte, welche von der Station Dittersdorf der Mährisch-schlesischen Centralbahn stammen	Reichenberg trs. für Stationen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen östlich von Pantzen in der Richtung gegen Görlitz, Reichenberg, bezw. Ehersbach	Unter Aufrechthaltung der für Holztransporte bestehenden Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Local-, bezw. Verbandstarife		Mark 0·76		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Contrahenten als Aufgeber lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Die Rückvergütungsansprüche sind längstens bis Ende März 1895 geltend zu machen	Die Frachtbriefe müssen die Abfertigungsvorschrift „via Olmütz“ tragen. Die auf Grund dieses Zugeständnisses abgefertigten Transporte werden in das bei Karlsthal etc.—Tetschen/Bodenbach trs. bedungene Minimalquantum einbezogen
					Tetschen/Bodenbach trs. für Deutschland bestimmt					0·84				
					Lanbe, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, und Aussig-Landungsplatz			Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		0·84*)				
					Schönpriesen-Umschlag					0·79*)				
					Dresden-Elbkai					1·09				

*) In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahn-Gebühr nicht enthalten. Dieselbe beträgt:
a) bei Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag . . . . 10 Pfennige } per 100 kg
b) bei Aussig-Landungsplatz . . . . . 9·5 Pfennige }

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1999	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Karlsthal	Rodenbach St.E.G. ⟩ transit Tetschen Oe.N.W.B. ⟩ für Deutschland bestimmt	Auflieferung von 500 Tonnen	Vom 1. Januar 1894 bis 31. December 1894	Local-, beziehungsweise Verbandtarife	Bestehen keine Sätze	Mark 1·16		Im Kartirungswege		
				Freudenthal						1·12				
				Würbenthal						1·16				
				Olbersdorf						1·08				
				Karlsthal		Unter Anfrechterhaltung der für Holztransporte bestehenden Bestimmungen			Mark		Mark			
				Freudenthal					1·16	1·11	0·05			
				Würbenthal					1·12	1·07	0·05			
				Olbersdorf					1·16	1·11	0·05			
									1·08	1·03	0·05			
				Karlsthal	Reichenberg transit für Stationen der königl. sächsischen Staatsbahnen östlich von Bautzen, in der Richtung gegen Görlitz, Reichenberg, bezw. Ebersbach		Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894		Bestehen keine Sätze	1·08		Im Kartirungswege		
				Freudenthal						1·05				
				Würbenthal						1·11				
				Olbersdorf						0·89				
									Mark		Mark			
				Karlsthal					1·08	1·03	0·05			
				Freudenthal					1·05	1·—	0·05			
				Würbenthal					1·11	1·06	0·05			
				Olbersdorf					0·89	0·84	0·05			
				Zdiretz-Kreuzberg	Tetschen transit für Deutschland bestimmt					0·58		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Contrahenten als Aufgeber lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Die Rückvergütungs-Ansprüche sind spätestens bis Ende März 1895 geltend zu machen	Die Frachtbriefe müssen die Abfertigungs-Vorschrift „via Olmütz" tragen
				Hlinsko						0·61				
				Skutsch						0·60				
				Zdiretz-Kreuzberg	Reichenberg transit für Deutschland bestimmt					0·52				
				Hlinsko						0·49				
				Skutsch						0·46				

Gegen Vorlage der auf den Contrahenten als Aufgeber lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Die Rückvergütungs-Ansprüche sind spätestens bis Ende März 1895 geltend zu machen

Die auf Grund dieses Zugeständnisses abgefertigten Transporte werden in das bei Karlsthal etc.—Rodenbach/Tetschen transit bedungene Minimalquantum einbezogen

Fortlaufende Nr.	2000	2001	2002	2003	2004
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kremsthalbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
			K. k. österr. Staatsbahnen	Oesterreichischen Nordwestbahn	K. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Steine aller Art (mit Ausnahme der in Pos. S. 59 genannten) in Quadern oder Platten, roh bebauen, ungeschliffen, einschliesslich roh bebauene, ungeschliffene Marmorsteine und Marmorplatten, aue Pos. S. 57 des Tariftheilee I	Schleifholz bis 6·3 m Länge	Kohle, Coaks und Briquetts	Kohle nnd Coaks	Coaks
für die Transportstrecke von	Molit	Linien der Kremsthalbahn	via Böhm.-Trübau Segen-Gottes	Diversen Stationen	Segen-Gottes
für die Transportstrecke nach	Hatna transit; Czernowitz; Suczawa loco u. transit		Mähr.-Trühau	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Wien Donauuferbahnhof der k. k. Staatsbahnen zum Umschlage nach eolchen Schiffsstationen, in welchen sich keine Bahnstation hefündet
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung mindeetens für das Ladegewicht des zur Verladung verwendeten Wagene	**Minimal-Frachtquantum von 100 Wagenladungen à 10 Tonnen pro Jahr,** wovon mindestene 80 Wagenladnngen à 10 Tonnen 24 Kilometer durchrollen müssen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltnng der für Koble und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	In vollen Wagenladnngen bei Verwiegnng auf der Strassenbrückenwaage	Aufgabe in ganzen Wagenladnngen. Aufrechthaltung der für Coake hestehenden Tarifbeetimmnngen
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner bie Ende October 1893	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber hie Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 hie auf Widerruf, längetene aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Tarif vom 1. Juni 1887	Localtarife	Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	28 kr. 42 kr. 22 kr.	0·47 kr.	Besteht kein directer Frachtsatz	1 kr. für 100 kg Wiegegeld	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	14·4 kr. 28·4 kr. 10·4 kr.	0·43 kr.	45·0 kr.	60 kr. pro Wagen	28·0 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	13·6 kr. 13·6 kr. 11·6 kr.	8 %			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungewege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, nnd Angahe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Vorlage der Original-Frachtbriefe nach Ablauf dee Refactiejahree			Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich heglaubigte Duplicat-Frachtbriefe und die dazu gehörigen Documente, dnrch welche die voretehend angegebene Destination nachgewieeen wird. Diese beiden Documente sind längetene bie Ende März 1895 vorzulegen
Besondere Bemerkungen					

Fortlaufende Nr.	2005	2006	2007
Die Publication erfolgt: von der	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und im Namen der	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn	Barcs-Pakracer Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Braunkohlen zu Regiezwecken der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Braunkohle zu Regiezwecken der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	1. Rothbuchenholz, als: Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, dann Fassdauben; 2. für Rundhölzer aller Art
für die Transportstrecke: von	Aussig Brüx Dux Holschitz-Seestadtl Schönfeld Schwaz-Kattowitz Triebschitz Türmitz Ullersdorf	den Kohlen-Anfgabsstationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Bastnji, Daruvar, Sirac, Pakrac-Lipik, Koncanica-Zdenci und Snpljalipa | Teresavac-Snhopolje, Pivnica, Gynlaves, Cabnun, Sladojevce und Slatina
für die Transportstrecke: nach	a) Eger b) Franzensbad	Eger	Wien (Matzleinsdorf)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte, bezw. (wenn kein Ladegewicht angegeben ist) nach der Tragfähigkeit der Wagen. — Die Sendungen unterliegen dem Frankaturzwange. — Bayerische Kohlenwagen müssen mit vierundzwanzigstündiger Miethfreiheit in entsprechender Anzahl Seitens der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen beigestellt werden. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche direct an ein Heizhaus oder an eine sonstige Dienststelle der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in der jeweilig bayerischen Empfangstation adressirt erscheinen und oberhalb der Adresse die Ueberschrift tragen: **Regiesendung der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.**	**30000 Tonnen Minimalquantum.** Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte, bezw. (wenn kein Ladegewicht angegeben ist) nach der Tragfähigkeit der Wagen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen adressirt sein	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief Auf- und Abladen durch Partei
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Dermalen besteht kein Tarif	Kartirungs-Frachtsätze laut vorstehender Kundmachung	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg		Verschieden	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg: pro 10000 kg Mark	a) 48·7 | b) 48·3 43·2 46·7 41·2 48·7 48·2 48·7 48·2 48·2 42·2 48·7 47·7	Verschieden	149·4 Heller = 74·7 kr. | 143·2 Heller = 71·6 kr. incl. ungar. Steuer
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	42·8 40·8 48·3 47·8 47·8 41·8 48·3 47·3	4·0 Mark für 10000 kg	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Duplicat-Frachtbriefe, auf eine Dienststelle der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen als Empfängerin lautend, spätestens bis Ende März 1895 vorzulegen	
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2008	Oesterr. Nordwestbahn		Steine und Schotter des Specialtarifes 3	Littitz (Ausweiche zwischen Senftenberg und Pottenstein)	Častolovitz	Frachtzahlung für 10500 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	7·8 kr.	4·4 kr.	3·4 kr.	Im Kartirungswege		
2009	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Zuckerrübe	Nagy-Lévárd	Dürnkrut	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendet. Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1893	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	kr. 19·0		Im Kartirungswege		
			Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Dürnkrut	Nagy-Lévárd					12·2				
2010	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahnschienen, Eisenbahnschienen-Unterlagsplatten	Alt-Kladno	Granica transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr	Besteht kein directer Satz	70·0 kr.		Im Kartirungswege		
2011	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Petroleum, rob und raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle und Schwefelsäure-Abfallwasser, sowie für Petroleumfässer in umgekehrter Richtung	Pardubitz (S.N.D.V.B.)	Neuhaus	Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der speciellen Tarifbestimmungen des seit 1. September 1891 giltigen Ausnahmetarifes für Petroleum etc.	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	27 kr. ö. W.	34 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
				Elbeteinitz (St.E.G.)										
2012	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Das in der Publication, Verordnungs-Blatt Nr. 149 vom 29. December 1892, Post 2419, unter **) enthaltene Verzeichniss jener russischen Eisenbahnen, von welchen dio in dieeer Publication für Granica transit vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung gelangen, tritt ausser Kraft nnd ist durch nachstehendes zu ersetzen: Baltische Eisenbahn, Baskuntschak-Bahn, Borowitschi-Bahn, Brest-Cholm, Dwinsk-Witebsk, Finnländische Bahnen, Iwangorod-Dombrowa-Bahn (exclus. Sosnowice loco), Libau-Romny-Bahn (exclus. der Strecke Bachmatsch-Romny), Lodzer Bahn, Mitauer, Moskau-Brester, Moskau-Jaroslawl, Jaroslawl-Wologda, Moskau-Kursk (exclus. Kursk), Moskau-Nischnij-Nowgoroder, Moskau-Kasan, Muromer, Nikolaj, Nowgoroder, Nowotorschsker, Orel-Witebsk, Polessje-Bahnen, Prinarew-Bahn, Pskow-Riga, Riga-Bolderaa, Riga-Dwinsk, Riga-Tukkum, Rjasan-Uralsk, Rschew-Wjasma, Russische Südostbahnen (Koslow-Woronesch-Rostow, Orel-Grjasi, Grjasi-Zarizyn und Liwny-Bahn), Rybinsk-Bologoje, die Strecke Grajewo-Rowno der russischen Südwestbahnen, Samara-Slatoust-Bahn mit der Orenburger Zweigbahn, Sedlez-Malkin, Schuja-Iwanowo, St. Petersburg-Warschauer, Sysran-Wjasma, Uralbahn, Warschau-Terespoler, Warschau-Wiener Bahn (exclus. Sosnowice loco) und Weichselbahn.												

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 127 vom 4. November 1893, sub fortlaufender Nr 1951, muss es in der Rubrik „und gilt in der Zeit". anstatt „Bis zur Durchführung im Tarife, längstens jedoch bis Ende December 1893", richtig **„Bis zur Durchführung im Tarife, längstens jedoch bis Ende December 1894"** heissen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 132. Wien, 18. November 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Amtsantritt Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers Grafen Wurmbrand-Stuppach. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 3. November 1893, Z. 58.702, an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Gewährung von Tarifermässigungen bei Beförderung von Futter-, Streu- und Düngemitteln.

In Gemässheit der vom Staatseisenbahnrathe in der Sitzung am 23. October d. J. gefassten Beschlüsse wurde in Anbetracht des steigenden wirthschaftlichen Nothstandes, der sich insbesondere im herannahenden Winter geltend machen werde, unter Annahme der nachstehenden Anträge, betreffend die Beförderung von Futter-, Streu- und Düngemitteln, an das Handelsministerium das Ansuchen gestellt, dahin zu wirken, dass

1. für den Artikel „Mais“, doch mindestens für ein begrenztes landwirthschaftliches Nothstandsgebiet ermässigte Frachttarife gewährt werden;

2. zu den begünstigten Düngemitteln nach Position D—15 der Güterclassification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1893, auch Pos. 39 (A) schwefelsaures Ammoniak zum Düngen und Pos. 4 (F) Chilisalpeter einbezogen werde;

3. landwirthschaftlichen Vereinen und Genossenschaften die Ausstellung von Cumulativbestellzetteln gegen dem gewährt werde, dass dieselben ebenso der Bestätigung der betreffenden Gemeindeämter und der k. k. politischen Behörden bedürfen, als wie jene der Landwirthe;

4. die k. k. Bezirkshauptmannschaften angewiesen werden, über die ertheilten Bestätigungen der Cumulativbestellzettel gemeindeweise eine Vormerkung behufs Controle zu führen;

5. die Formulare für die Bestellzettel eine Aenderung des Textes in der Richtung erfahren, dass nicht „das Gemeindeamt bestellt“, sondern die darin angeführten Landwirthe oder landwirthschaftlichen Vereine; dagegen das Gemeindeamt die Wahrheit und Richtigkeit der Bestellung zu landwirthschaftlichen Zwecken bestätige;

6. bei Verfrachtung von losem Heu, Stroh und solchen Streumitteln nur die factische Ladung zur Frachtgebühr berechnet werde, oder für die verpflichtete Ladung von mindestens 10000 kg zwei Wagen beigestellt werden, dann aber das factische Frachtgewicht zur Berechnung gelange;

7. das k. k. Handelsministerium in Betreff der Restitution der Begünstigungsgebühr eine allgemein giltige und von allen Eisenbahnstationen sodann zu beachtende amtliche Verlautbarung treffe;

8. im geeigneten Wege dahin gewirkt werde, dass auch auf den in Böhmen befindlichen Theilstrecken der königl. bayerischen Staatseisenbahn Eger—Asch und der königl. sächsischen Staatseisenbahn Eger—Voitersreuth Tarifbegünstigungen für landwirthschaftliche Betriebserfordernisse gewährt werden;

9. für Torfstreuproducte auch für weiterhin niedere Frachttarife wie im Auslande gewährt oder erstellt werden;

10. die Eisenbahnverwaltungen die entfallende Differenz zwischen der normalen und ermässigten Fracht für jene Futter-, Streu- und Düngemittelsendungen, für welche dieselben zwar eine Begünstigung unter Erfüllung bestimmter Versandtbedingungen zugestanden haben, an die reclamirende Partei auch dann rückvergüten, wenn den aufgestellten Bedingungen bei Aufgabe der Sendung nicht in jeder Richtung entsprochen wurde, wenn aber von dem

betreffenden Gemeindeamte und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft nachträglich auf dem Frachtbriefe bestätigt werden wird, dass der bezogene Artikel ausschliesslich für landwirthschaftliche Zwecke vom Empfänger verwendet wurde;

11. die Dung-Gypsverfrachtung auf den österreichischen Eisenbahnen ermässigt werde.

Die geehrte Verwaltung wird daher eingeladen, diese Anträge, insoweit sie sich nicht, wie Antrag 8, auf fremde Bahnen beziehen, in welcher Hinsicht gleichzeitig das Geeignete veranlasst wird, im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Bahnverwaltungen in eingehende Erwägung zu ziehen und hierüber Beschluss zu fassen.

Die einzuleitenden Berathungen hätten sich naturgemäss vorwiegend auf jene Anträge zu erstrecken, welche bei der am 2. September d. J. im Handelsministerium in der vorliegenden Angelegenheit stattgehabten Conferenz noch nicht zur Erörterung gelangt sind.

Gleichwohl dürfte auch über die übrigen Anträge zu verhandeln sein, da es doch nicht ausgeschlossen ist, dass eine seit dieser Conferenz eingetretene Aenderung der Verhältnisse oder die mittlerweile gemachten Erfahrungen eine Berücksichtigung der geäusserten Wünsche angemessen erscheinen lassen.

Der ehethunlichsten Vorlage des gewärtigten Berichtes durch eine zu delegirende Bahnverwaltung sieht das Handelsministerium mit Interesse entgegen.

Wien, am 3. November 1893.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- eventuell schmalspurige Localbahn von Ustrzyki dolne nach Ustrzyki górne mit Abzweigung nach Boberka.

Das k. k. Handelsministerium hat den Brüdern Cajetan und Richard Pizzighelli in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- eventuell schmalspurige Localbahn von der Station Ustrzyki dolne der k. k. Staatsbahnlinie Chyrów—Neu-Zagórz nach Ustrzyki górne mit einer Abzweigung nach Boberka im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 23. October 1893. Z. 54.835.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Lobositz über Leitmeritz nach Böhm.-Leipa.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma Lindheim & Co. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Fortsetzungslinie der projectirten normalspurigen Eisenbahn Teplitz-Waldthor-Lobositz von Lobositz über Leitmeritz nach Böhm.-Leipa im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 4. November 1893. Z. 47.842.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 3. November 1893, Z. 58.028, betreffend Aenderung in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Mit Note vom 17. October 1893 hat das k. k. Handelsministerium in Wien dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport von der Eröffnung einer Anzahl neuer Eisenbahnstrecken Kenntniss gegeben, mit dem Beifügen, dass davon die Linien:

1. Schrambach-Kernhof, Fortsetzung der in Niederösterreich gelegenen Flügelbahn Scheibmühl-Schrambach der k. k. Staatsbahnen;
2. Laibach-Grosslupp-Gottschee der Unterkrainer Bahnen, im Betriebe der k. k. Generul-Direction der Oesterr. Staatsbahnen;
3. Strobl-St. Lorenz der Salzkammergut-Localbahn (Verbindung der beiden bereits eröffneten Theilstrecken Salzburg-Mondsee und Ischl-Strobl),

dem internationalen Eisenbahn-Transportdienste zu unterstellen sind.

Eine Aenderung in der zum Art. 1 des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 erstellten Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Uebereinkommen Anwendung findet, ist indessen nicht erforderlich, weil die unter Post 1 und 2 bezeichneten Strecken im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen stehen und daher unter A. 1 der Liste fallen, und die unter Post 3 genannte Linie eine Theilstrecke der unter Nr. 15 a der Liste bereits einverleibten Salzkammergut-Localbahn bildet.

Das Centralamt hat von dieser Mittheilung Vormerkung genommen und hievon auch mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 27. October d. J. gemäss Art. 57, Ziffer 1, des internationalen Uebereinkommens den übrigen betheiligten Staaten Kenntniss gegeben.

Wien, am 3. November 1893.

Aenderung der Statuten der Achenseebahn-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat den den geänderten § 8 enthaltenden Anhang zu den Statuten der Achenseebahn-Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 5. November 1893. — Z. 26.555. H.-M.-Z. 60.199.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 8. November 1893, Z. 21.002/I, an die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen, betreffend die Entfernung von für die Betriebssicherheit gefährlichen Bäumen.

Am 1. October d. J. ist auf der Strecke Vale-Přelouč der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Unfall dadurch hervorgerufen worden, dass in der Nähe des Bahnkörpers gestandene Bäume durch einen Sturmwind entwurzelt wurden und hiebei auf den Bahnkörper zu liegen kamen.

Nachdem nun bei den meisten grösseren Bahnen durch Festsetzung eines Waldschutzstreifens, in welchem blos Niederwald gehalten werden darf, dann durch § 99, letzter Absatz, der Eisenbahn-Betriebsordnung Vorsorge dafür getroffen erscheint, dass das Wachsen der Bäume auf den an den Bahnkörper angrenzenden Gründen nur bis zu einer die Sicherheit des Bahnbetriebes nicht gefährdenden Höhe zu dulden ist, so wird die geehrte Verwaltung aufgefordert, dafür Vorsorge zu treffen, dass für die Betriebssicherheit gefährliche Bäume ehestens entfernt und dass auch das übermässige Anwachsen derselben in Zukunft verhindert werde.

Ueber das Verfügte wolle ebenso wie seinerzeit über die erfolgte Durchführung hieher berichtet werden.

Wien, am 8. November 1893. Lilienau m. p.

Amtsantritt Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers Grafen Wurmbrand-Stuppach.

Nachdem bereits am 12. November die Beamten des Handelsministeriums und die in Wien befindlichen, dem Ministerium unterstehenden Staatsbehörden und Aemter sich von Sr. Excellenz dem bisherigen Herrn Handelsminister und nunmehrigen Minister des Innern Marquis Bacquehem verabschiedet hatten, fand am 13. November Vormittags 10 Uhr die Vorstellung der Beamten des Handelsministeriums bei Sr. Excellenz dem neuernannten Herrn Handelsminister Grafen Wurmbrand in dessen Bureau statt.

Bei dieser Vorstellung waren auch der Präsident der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen Se. Excellenz Sectionschef Dr. Ritter von Biliński mit den Fachdirectoren und Abtheilungsvorständen der General-Direction, der Vorstand der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Sectionschef Freiherr von Lilienau mit den Abtheilungsvorständen dieser Behörde, ferner der Director des Postsparcassenamtes Hofrath Ritter von Wacek und der Vorstand der hiesigen Post- und Telegraphen-Direction Hofrath Ritter von Kamler zugegen.

Se. Excellenz der Herr Sectionschef Dr. Ritter von Wittek richtete zunächst an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister folgende Ansprache:

„Gestatten Eu. Excellenz, mir als rangsältestem Sectionschef des Handelsministeriums die gehorsamste Vorstellung meiner Collegen, sowie der Herren Departements- und Abtheilungsvorstände des Ministeriums und der demselben incorporirten Dienststellen mit dem in unser aller Namen erneuerten Gelöbnisse unverbrüchlicher Diensttreue und mit der ehrerbietigen Versicherung einzuleiten, dass es unser eifrigstes Bestreben sein wird, den Anforderungen des Dienstes in Gemässheit der hohen Weisungen und Intentionen Eu. Excellenz mit jener rückhaltlosen Hingebung nachzukommen, welche eine heilige, auch in diesem Hause stets hochgehaltene Tradition unseres Standes bildet.

Wir werden Jeder in seinem Kreise Alles aufbieten, um uns die Zufriedenheit Eu. Excellenz zu erwerben. Wir bitten aber Eu. Excellenz, den hervorragenden Staatsmann und Volkswirth, unsere Leistungen mit Nachsicht zu beurtheilen und uns als unser hochverehrter Minister jenes gütige Wohlwollen zu schenken, welches Eu. Excellenz in Ihrer bisherigen Stellung treuen Mitarbeitern nicht versagt haben und welches vereint mit der hiedurch gesteigerten Anhänglichkeit der Untergebenen zu den schönen Erfolgen beigetragen hat, auf die Eu. Excellenz beim Eintritte in einen erweiterten, zum Theile jedoch mit dem früheren eng verwandten Wirkungskreis mit hoher Befriedigung zurückblicken dürfen.“

Hierauf erwiderte Se. Excellenz der Herr Minister Graf Wurmbrand:

„Meine Herren!

Durch die Gnade Sr. Majestät zur Leitung des Handelsministeriums berufen, gereicht es mir zu einer besonderen Genugthuung, einem so ausgezeichneten Beamtenkörper vorstehen zu dürfen. Die meisten der Herren habe ich die Ehre schon seit längerer Zeit zu kennen, und war mir die Gelegenheit geboten, mit ihnen dienstlich in Berührung zu stehen..

Ich gewinne dadurch die Zuversicht, dass es mir gelingen wird, das Handelsministerium im Geiste meines hochverehrten Vorgängers weiterführen zu können.

Unsere Aufgabe ist dieselbe geblieben.

Wir werden trachten, die Interessen des Staates mit dem der Bevölkerung in Einklang zu bringen.

Die Hebung des Verkehrswesens, die Entwicklung der Industrie und des Handels, die Erhaltung eines tüchtigen Gewerbestandes und das materielle, sowie sittliche Wohlergehen aller arbeitenden Classen sind im weiten Umfange die Aufgaben, welche uns gestellt sind.

Mit voller Hingebung für die grossen Ziele des modernen Staates lassen Sie mich hoffen, dass mit

Ihrer Unterstützung wir in der Erreichung derselben vorschreiten werden.

Ich ersuche Sie, dasselbe Vertrauen, welches ich Ihnen entgegenbringe, auch mir zu beweisen, wobei Sie versichert sein können, dass das Wohl der mir unterstehenden Beamten mir stets am Herzen liegen wird."

Sodann wurden die Departements- und Abtheilungsvorstände und die übrigen Functionäre durch die Herren Sectionschefs dem Herrn Minister vorgestellt, welcher sich um die jedem zugewiesenen Agenden erkundigte, womit die feierliche Vorstellung, zu welcher sämmtliche Beamten in Gala-Uniform erschienen waren, beendet war.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Für alle Eisenbahnzwecken dienenden Bauten ist das Handelsministerium die competente Baubehörde; eine Beschränkung dieser Competenz auf Bauten für Betriebszwecke im engeren Sinne ist gesetzlich nicht vorgesehen.

Die General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hatte mit Erlass vom 26. April 1891, Z. 2141, den Consens zum Aufbaue eines Stalles sammt Futterkammer beim Wächterhause Nr. 276 der Staatsbahnlinie Wien—Eger in Pilsen ertheilt.

Die Gesetzmässigkeit dieser Entscheidung wurde in der beim Verwaltungs-Gerichtshofe eingebrachten Beschwerde darum bestritten, weil

1. die General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zur Ertheilung des Bauconsenses nicht competent gewesen sei, da ihre Competenz sich nur auf Bauten für Eisenbahnbetriebszwecke beschränke; weil
2. durch den genehmigten Bau die in dem genehmigten Regulirungsplane vorgesehenen Bau- und Regulirungslinien nicht eingehalten worden sind, deren Bestimmung überdies in die Competenz der autonomen Behörden falle; weil
3. das Bauobject entgegen der Bestimmung des § 61 der Bauordnung nicht abseits von Wohngebäuden, sondern in nächster Nähe solcher aufgeführt wird; und weil
4. die Entscheidung nicht entnehmen lasse, inwieweit den Einwendungen der Gemeinde und der Nachbarn Folge gegeben wurde.

Die Beschwerde wurde als unbegründet abgewiesen, mit folgender Begründung:

ad 1: Dieser Beschwerdepunkt ist unbegründet, weil nach der Bestimmung der §§ 24 und 127 der kraft des Gesetzes vom 22. Februar 1887, L.-G.-Bl. Nr. 16, geltenden Bauordnung vom 10. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 40, von der Competenz der autonomen Organe überhaupt und allgemein Bauführungen der Eisenbahn-Verwaltungen, für welche die Pläne von der Staatsverwaltung genehmigt sind, ausgenommen, und die Competenz für derlei Bauangelegenheiten den Eisenbahnbehörden gewahrt wird, und weil aus den Bestimmungen der §§ 16, Abs. 2; 18; 19, Abs. 1; und 22 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, sich ergibt, dass das Handelsministerium die competente Baubehörde für alle Eisenbahnzwecken dienenden Bauten ist. Eine Beschränkung der Competenz auf Bauten für Betriebszwecke im engeren Sinne ist gesetzlich nicht vorgesehen.

ad 2: Zur Anbringung dieses Beschwerdepunktes wäre allein die Stadtgemeinde Pilsen legitimirt gewesen.

ad 3: Abgesehen davon, dass nach der Bestimmung des § 61 der Bauordnung die Aufführungen von Stallungen und Futterkammern in der Nähe der Wohngebäude keineswegs absolut verboten ist, sondern lediglich vorgeschrieben erscheint, dass sie „wo möglich" selbstständig abseits von Wohngebäuden hergestellt werden sollen, hat der bei der Commission intervenirende Staatsingenieur ausdrücklich constatirt, dass die fragliche Herstellung den Bestimmungen der Bauordnung entspricht.

ad 4: Diese Bemängelung erscheint nicht zutreffend, weil nach § 35 der Bauordnung eine ausdrückliche Anführung der erhobenen Einwendungen in dem Bauconsense nur dann gesetzlich vorgeschrieben erscheint, wenn diese Einwendungen privatrechtlicher Natur sind, welche Voraussetzung im concreten Falle nicht platzgegriffen hat.

[Erkenntniss vom 24. November 1892, Z. 3541; cf. Sammlung Budwiński, Band XVI, pag. 924.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Salzburg: Schleppbahn, abzweigend von der Frachten-Haltestelle Mauer-Oehling zum Ziegelofen des Josef Kirchweger; politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung einer von der Frachten-Haltestelle Mauer-Oehling der Linie Wien—Salzburg abzweigenden Schleppbahn zum Ziegelofen des Josef Kirchweger in Oehling für den 20. November anberaumt. — Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 22.168.]

Localbahn Plan-Tachau. (Trassenrevision und politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision und politische Begehung in Betreff des Projectes der Concessionäre für die Localbahn Plan-Tachau bezüglich dieser Localbahn für den 21. November anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [G.-I.-Z. 22.043.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Umstaltung der Zayabrücke.) Das Project für die Umstaltung der Eisenbahnbrücke über den Zayabach in km 61·09 wurde genehmigt. [12. October, Z. 43.796.]

— (Kohlenschuppen in der Station Pruchna.) In der Station Pruchna wird für Zwecke des Israel Klüger in Trzebinia ein gedeckter Kohlenschuppen errichtet. [24. October, Z. 56.357.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Bauliche Veränderungen in Bielitz.) Die Pläne für die in der Station Bielitz herzustellenden Hochbauten, umfassend:

1. die Verlängerung des Aufgabsmagazins und Umstellung des anschliessenden gedeckten Ladeperrons;
2. die Verlängerung des Abgabsmagazines und Umstellung des anschliessenden gedeckten Ladeperrons;
3. den Ersatz des cassirten Theiles des Ueberladeperrons;
4. die Umstellung der Brückenwaage sammt Waaghäuschen;
5. die Umstellung der Schweineverlade- und Petroleumrampe;
6. die Umstellung eines Nebengebäudes;
7. den Ersatz für die cassirten Kohlenrutschen,

wurden zur Ausführung genehmigt. [17. October, Z. 54.968.]

Ostrau-Friedlander Bahn im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Wächterhaus sammt Nebengebäude.) In km 21·1225 der Strecke Carlshütte—Friedek wird aus Verkehrs-Sicherheitsrücksichten ein Wächterhaus sammt Nebengebäude errichtet. [24. October, Z. 56.356.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Magazinsvergrösserung in Teschen.) In Folge des gesteigerten Güterverkehres wird in der Station Teschen das Frachtenabgabsmagazin um drei Thorlängen vergrössert. [18. October, Z. 49.159.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie St. Valentin—Kl.-Reifling: Eröffnung der Haltestelle Trattenbach für den Eil- und Frachtgutverkehr.) Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Trattenbach der Linie St. Valentin—Klein-Reifling ist am 1. November auch für den allgemeinen Eil- und Frachtgutverkehr, jedoch mit der Beschränkung eröffnet worden, dass voluminöse und besonders schwere Güter (Maschinen, Maschinentheile, Fuhrwerke etc.) von der Beförderung nach, bezw. von dieser Haltestelle ausgeschlossen bleiben. [Z. 60.347.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Aenderung der Bahn- und Weichenwächter-Bezirke zwischen den Stationen Tynischt und Adlerkosteletz.) Das Handelsministerium hat die aus der Einschaltung der Station Častolowitz sich ergebende neue Eintheilung der Bahn- und Weichenwächter-Bezirke zwischen den Stationen Tynischt und Adlerkosteletz der Linie Chlumetz—Mittelwalde genehmigt. [5. November, Z. 53.183.]

Schleppbahn Jaworzno-Szczakowa. (Locomotivprüfungen.) Am 19. September wurde in Jaworzno an drei auf der Schleppbahn Jaworzno-Szczakowa der Jaworznoer Steinkohlengewerkschaft verwendeten Locomotiven mit separatem Schlepptender die technisch-polizeiliche Prüfung vorgenommen. Die Locomotiven haben die Namen „Jaworzno", „Glück auf!" und „Barbara". Die mit „Jaworzno" bezeichnete Locomotive wurde im Jahre 1868 bei G. Sigl in Wien erbaut und trägt die Fabrikationsnummer 181. Die Maschine „Glück auf!" wurde bei G. Sigl im Jahre 1872 erbaut und hat die Fabrikationsnummer 1459. Die mit „Barbara" bezeichnete Maschine wurde 1886 in der Locomotivfabrik in Wr.-Neustadt erbaut und ist mit der Fabrikationsnummer 3131 versehen. Die Kessel sämmtlicher drei Maschinen haben die gesetzliche Druckprobe anstandslos bestanden. Die in der Maschinenfabrik G. Sigl hergestellten Locomotiven sind gleichartig erbaut und besitzen im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Sämmtliche Achsen sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale, aussenliegende Cylinder und aussenliegende Frames; die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson und ist innenliegend, die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel. — Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der zweiten und dritten Achse Längsbalanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und ist die Locomotive noch mit Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren, Sandstreu-Apparat, Funkenfänger mit Sieb, Spindelbremse und einem cylindrischen Rauchfang versehen. Die in Wr.-Neustadt erhaute, „Barhara" benannte Locomotive, hat ebenfalls drei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Sämmtliche Achsen sind miteinander gekuppelt. Diese Maschine hat horizontale, aussenliegende Frames, die Steuerung nach Construction Allan ist innenliegend, das Kesselgewicht ruht auf sechs Blattfedern. Der Kessel hat eine vollständige Armatur und hat die Locomotive ausserdem ein variables Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren, gewöhnlichen Sandstreu-Apparat, Funkenfänger mit Sieb, Dampf- und Spindelbremse und einen schwach conischen Ranchfang. Die Spurweite bei sämmtlichen Maschinen ist die normale. Die Probefahrten gingen anstandslos von statten und wurde bei denselben eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 20 km und eine maximale von 25 bezw. 30 km per Stunde erreicht. [Z. 60.193.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Rechenschaftsbericht des kgl. ungarischen Handelsministers über die Thätigkeit seines Ressorts während des Jahres 1892.) Der Rechenschaftsbericht des kgl. ungar. Handelsministers über die Amtsthätigkeit seines Ressorts während des Jahres 1892 erörtert, sowie im Vorjahre, die Agenden sämmtlicher dem Ministerium einverleibter Ressorts (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1892). Ein grosser Abschnitt des Berichtes befasst sich mit dem Eisenbahnwesen und der Schiffahrt. Das Berner internationale Uebereinkommen und der im G.-A. XVI ex 1892 verfügte Aushau der Eisenbahn Marmaros-Sziget—Körösmezö—Landesgrenze (78·2 km) sind die wichtigeren legislatorischen Massnahmen. Auch die schmalspurige Bahn von Janjici nach Boguino, und bezw. von Dolni-Vakuf nach Jajce in Bosnien, sowie die Vicinalbahn Szentes—Hódmezö-Vásárhely werden erwähnt. Es sind sechs Vicinalbahn-Concessionen definitiv ertheilt (Szentes—Hódmezö-Vásárhely 34·4 km, Essegg—Batrina 120·9 km, Eperies—Bartfeld 42·6 km, Nagy-Károly—Somkut 55·4 km, Muránythalbahn 41 km, Gross-Becskerek—Pancsova 65·4 km), ferner wurde der Héjjasfalva—Székelyudvarhelyer Bahn die Erhöhung des Actiencapitals gestattet.

Auf dem Gebiete der Stadtbahnen zeigt sich ein Aufschwung und haben Klausenburg, Theresiopel, Kaschau, Essegg und Agram dieshezügliche Concessionen erhalten. An wichtigeren Verordnungen sind die auf das Verfahren bei Umgestaltungen und Erweiterungen, bei Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln, bei Kundmachung von Tarifen, bei Wein-, Most-, Obstwein- und Biersendungen, bei Transportirung von durch wüthende Thiere gebissenen Personen bezüglichen Verordnungen zu erwähnen. Die Entwicklung des Eisenhahnnetzes war von 11.964 km zu Ende 1891 auf 12.143 km zu Ende 1892, daher Zunahme 1·5 Percent.

Eröffnet wurden 176·611 km, wovon 77·13 km kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Rest Vicinalbahnen. Concessionirt wurden 437·9 km. Unter Concessions-Verhandlung stehen 3091·1 km diverse Vicinalbahnen, hei denen bereits die Begehung stattgefunden hat, und 615·8 km, die noch nicht begangen wurden. Vorconcessionen wurden für 3400 km Bahnen ertheilt.

Der Personenverkehr hat auf den kgl. Ungar. Staatsbahnen 29,486.499, auf gesellschaftlichen Hauptbahnen 3,710.091, auf den Vicinalbahnen 7,876.309, zusammen 41,072.899 Reisende hetragen, gegen 35,886.050 im Vorjahre. Die Vermehrung der Anzahl der Reisenden beträgt durchschnittlich 14 Percent. Der Waarenverkehr war in Tonnen: Gepäck 73·044, Eil- und Frachtgut 24,075.171, Regiegüter 5,530.331, gegen die vorjährigen Quantitäten von 65.488, 23,258.978 und 4,463.562.

Die Hauptziffern des finanziellen Ergehnisses sind: Investitionscapital 962,026.000 fl., worunter Staatsbahnen 724,939.000 Gulden (75·3 Percent), gesellschaftliche Bahnen 132.361.000 fl. (13·8 Percent), Vicinalbahnen 104,771.000 fl. (10·9 Perceut). Auf das Kilometer entfallen hei diesen drei Gruppen 100.550 fl., 100.478 fl., resp. 30.930 fl. Die thatsächlichen Investitionskosten erhöhen sich jedoch im Nominalcapital durch die Beschaffungskosten des Geldes auf Nominale 1220,100.000 fl., von welchen 974,569.000 fl. auf Prioritäten und 245,531.000 fl. auf Actien entfallen.

Die Vicinalbahnen hatten ein factisches Baucapital von 128,357.000 fl., zu welchem der Staat 17·168, die Municipien 9·588, Gemeinden und Private 15·936 und Privatunternehmer 85·665 Millionen Gulden beitrugeu. Die Gesammteinnahmen aller Bahnen waren 93,787.000 fl., die Ausgaben 51,434.000 fl., daher der Betriebsüberschuss 42,353.000 fl. Bei den Staatsbahnen übertrifft das Reinerträgniss den Voranschlag um 2,458.618 fl.

Die Maschinenfabrik der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat einen Betriebsüberschuss von 809.330 fl. 75 kr.; dieser Betrag repräsentirt von dem in Anspruch genommenen Bau- und Investitionscapital zuzüglich des auf 2,755.876 fl. betragenden Betriebscapitals, also vom Gesammtcapital von 5,140.400 fl., eine 15·74percentige Verzinsung.

Die Diósgyörer Eisen- und Stahlfabrik hat 4,033.064 fl. Fabrikseinnahmen und erzielte 699.424 fl. Reingewinn, was einer 7·63percentigen Verzinsung des Investitions- und Betriebscapitals entspricht. Unter den Erzeugnissen figuriren an erster Stelle 26,400.000 kg Stahlschienen.

Die Seeschiffahrt-Angelegenheiten werden in dem Berichte sowohl hezüglich der Export- als Importqualitäten der einzelnen Artikel und der Bestimmungsländer behandelt. Die Werthe der unter österr.-ungar. Flagge per mare exportirten Waaren betrugen 38,200.000 fl., jene der unter fremder Flagge exportirten rund 23,000.000 fl.

Gegen das Vorjahr ist der Gesammtverkehr um 7,800.000 fl. gesunken, obschon sich der unter österr.-ungar. Flagge bewerkstelligte um 200.000 fl. gehoben hat. Ein specieller Ausweis ist noch dem Verkehre der subventionirten und der Privat-Schiffahrten gewidmet. Ueber den Bau des Fiumaner Hafens, der dortigen Docks und Werfte, der elektrischen Hafenbeleuchtung werden ebenfalls detaillirte Mittheilungen gemacht.

Die Regulirungsarbeiten am „Eisernen Thore" betreffend, enthalten die Schlussrechnungen pro 1892 auch den Gesammtausweis über die bisher verausgabten Beträge und geleisteten Arbeiten. Es wurden in den Jahren 1889 bis 1892 3,216.981·06 fl. verausgabt, und es verbleiben von den bewilligten Crediten 431,578·94 fl. verfügbar. Die Ausgaben vertheilten sich auf die vier genannten Jahre, wie folgt: 1889: 96.759·93 fl., 1890: 172.208·06 fl., 1891: 1,069.234·53 fl., 1892: 1,878.778·54 fl. Die im Jahre 1892 zur Ausführung projectirten Arbeiten repräsenttiren

einen Werth von 3,067.689·94 fl., die bewerkstelligten sind mit 1,970.037·43 fl. bewerthet, daher sind die 1892er Restanzen auf 1,097.652·51 fl. zu schätzen, was sich aber erheblich herabmindert, nachdem hievon für 377.000 fl. Auflockerung von Felsen unter Wasser erfolgt ist, die erst verrechnet werden, wenn die Aushebung vollzogen ist. In Folge der getroffenen Vorkehrungen ist zu gewärtigen, dass die ganze Restanz im Jahre 1893 aufgearbeitet und die gesammte Arbeit in der vertragsmässigen Zeit (Ende December 1895) vollendet sein wird.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. mit Erlass vom 31. October, Z. 67.085, dem Grafen Josef Batthyány und Consorten für eine von der zukünftigen Station Gabroncz der projectirten Localbahn Zala-Szent-Grót der transdanubischen Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 33, Vorconcession Post 5) abzweigende und diese über Merenye und die Gemarkung der Gemeinde Bakon und Kis-Recse, eventuell von Gabroncz aus über Puszta-Behiák, Galambok, Csapi und die Gemarkung der Gemeinde Sárszeg, Kis-Récse, Nagy-Récse und die Gemarkung der Gemeinde Pallin in der Station Nagy-Kanizsa mit der Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Pragerhof verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres;
2. mit Erlass vom 31. October, Z. 71.139, dem Reichstags-Abgeordneten Gabriel Ugron für eine von der Station Dános (nächst der Station Segesvár [Schässburg]) der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, eventuell einem anderen geeigneten Punkte abzweigende, bis Almakerek führende schmalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres;
3. mit Erlass vom 31. October, Z. 71.724, dem Advocaten Dr. Eugen Nagy und dem Bezirksarzte Dr. Géza Kresz, Einwohner von Budapest, für eine von der Mecsetgasse im III. Bezirke Budapests (Ofen) ausgehende, entlang der Hidekúter und Vörösvárer Strasse einerseits bis Hidegkút, andererseits bis Budakesz führende schmalspurige Strassenseisenbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Zahnradbahn auf die Höhe des Blocksberges in Budapest. (Concessions-Bedingungen.) In Angelegenheit der projectirten Zahnradbahn auf die Höhe des Blocksberges im Bereiche des II. Bezirkes in Budapest (Taban, Ofen [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36 ex 1892]), hat die Budapester Municipal-Verwaltung in Erledigung der Eingabe des Projectanten, Architekt Franz Novák, die Ausführungsmodalitäten für den Ausbau dieser Bahn festgestellt, bezw. die vom Concessionswerber proponirten Punctationen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 111 ex 1892) modificirt. Diese Bedingungen sind die folgenden: Dauer der Concession 75 Jahre. Nach Ablauf dieses Zeitraumes geht das Unternehmen unentgeltlich in den Besitz der Stadt über. Vom 35. Jahre ab steht der Commune das Recht zu, das Unternehmen wann immer abzulösen. Von dem acht Percent übersteigenden Reinerträgnisse der Bahn entfällt der vierte Theil auf die Commune. Der Fahrpreis beträgt 25 kr. auf und ab und 15 kr. blos für die einfache Tour. Wenn das Reinerträgniss des Unternehmens acht Percent erreicht, so kann die Commune eine Revision bezw. Herabsetzung der Fahrpreise veranlassen. Die Expropriation einer in der Bahnlinie befindlichen Realität wird die Stadt vornehmen.

Projectirter Bau einer stabilen eisernen Brücke über die Donau bei Esztergom (Gran). (Vergebung des Baues.) In Angelegenheit des Baues einer stabilen eisernen Brücke über die Donau zwischen Esztergom und Párkány, hat der kgl. ungarische Handelsminister das Offert der Firma Cathry, die seinerzeit den Bau der Pressburger Brücke ausführte (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1891), angenommen. — Die neue Brücke soll so construirt sein, dass zwischen dem Maximum der Ueberschwemmungshöhe und der Fahrbahn eine Differenz von 7 m vorhanden sein wird; die Brücke wird ebenso wie die von Pressburg und Komorn vollständig aus Eisen hergestellt, mit Fussgängerpassagen an jeder Seite, einer Fahrbahn für den Wagenverkehr und überdies wird Raum sein für die Legung von Eisenbahnschienen. — Die Brücke wird länger als die Budapester Kettenbrücke. — Die Graner Brücke wird die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Linie Esztergom (Gran)—Almás-Füzitö und durch deren Vermittlung die Hauptlinie Budapest—Almás-Füzitö—Bruck a. d. L. (Wien), ferner die projectirte Linie Budapest—Dorogh—Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124) mit der Hauptlinie (Wien)—Marchegg—Párkány—Budapest—Orsova—Verciorova und durch deren Vermittlung die westungarischen Donaudies- und jenseitigen Betriebsnetze untereinander verbinden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate October.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates October folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. October die Schlussstrecke Unseburg — Förderstedt der Neubaustrecke Etgersleben—Förderstedt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, welche bisher nur dem Güterverkehre diente, auch für den Personen- und Gepäcksverkehr; die 2·0 km lange Bahnlinie Georgs-Marienhütte—Oesede, welche von dem Georgs-Marien Bergwerks- und Hüttenvereine in Osnabrück erworben und bisher nur für eigene Transporte benützt wurde, für den öffentlichen Güterverkehr; die 21·4 km lange Theilstrecke Schönholz—Velten der Nebenbahn Schönholz—Cremmen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personen- und Güterverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen ab Berlin (Nordbahnhof): Schönholz (4·0 km), Reinickendorf (Dorf, 6·2 km), Dalldorf (Cremmener Bahn, 7·7 km), Tegel (11·0 km), Schulzendorf-Heiligensee (15·4 km), Heiligensee-Güterstation (17·0 km), Hennigsdorf (19·5 km) und Velten (25·4 km); die Station Schönholz bleibt bis auf Weiteres vom Güterverkehre ausgeschlossen; die Stationen Tegel und Velten besitzen mit der Massgabe, dass von und nach Velten bis auf Weiteres die Abfertigung von Fahrzeugen nicht stattfindet, volle Abfertigungsbefugnise für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, die Stationen Reinickendorf (Dorf), Heiligensee-Güterstation und Hennigsdorf nur solche für Güter; die Stationen Dalldorf (Cremmener Bahn) und Schulzendorf-Heiligensee dienen lediglich dem Personen- und Gepäcksverkehre; die 16·30 km lange Strecke Nauen—Ketzin der Osthavelländischen Kreisbahnen für den Wagenladungs-Güterverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Nauen (Anschlussstation an die Linie Berlin—Hamburg), Nauen-Zuckerfabrik (1·10 km), Nauen-Chausseestrasse (2·05 km), Markee (4·45 km), Markau (4·95 km), Röthehof (7·15 km), Etzin (11·10 km), Vorketzin (12·50 km), Ketzin-Bahnhof (15·50 km) und Ketzin-Hafen (16·30 km); eine Beförderung von Expressgut, explosiven Gegenständen und Fahrzeugen findet vorläufig nicht statt; auf den Stationen Nauen-Zuckerfabrik, Markee, Röthehof und Ketzin-Hafen werden nur Wagenladungsgüter angenommen und ausgeliefert; die Abfertigung von Leichen und Vieh ist auf diesen Stationen, sowie auf der Station Vorketzin ausgeschlossen; die Stärke des Oberbaues lässt den unbeschränkten Uebergang der Fahrzeuge der Hauptbahnen zu; der grösste zulässige Radstand beträgt 4·5 m; die Güterwagen tragen als Eigenthumsmerkmal am Wagenkasten die Aufschrift O. H. K. B. und am Langträger: Osthavelländische Kreisbahnen; die Leitung des Betriebes ist der Firma Lenz & Co. in Stettin übertragen, welche auch alle Correspondenzen in Verkehrsangelegenheiten mit fremden Verwaltungen führt; die Haftung für die auf die genannte Strecke übergehenden fremden Güterwagen übernimmt im Sinne des § 7 des Vereins-Wagenübereinkommens die kgl. Eisenbahn-Direction Altona; die Strecke Nauen-Ketzin wurde am 15. October auch für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Vieh- und Stückgutverkehr eröffnet; ferner die 5·7 km lange Strecke Gummersbach—Dieringhausen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld mit der ausschliesslich dem Personenverkehre (ohne Gepäcksabfertigung) dienenden Station Vollmerhausen für den öffentlichen Verkehr; die Strecke Gummersbach - Dieringhausen ist dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte zu Hagen unterstellt; am 25. October die 14·9 km lange Theilstrecke Unislaw—Culmsee der Neubaustrecke Fordon—Culmsee im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg mit der Zwischenstation Nawra für den Güterverkehr in Wagenladungen.

b) In Bayern: Am 1. October die 23·25 km lange Localbahn Neustadt a. d. Saale—Königshofen im Grabfeld der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr; die Haltestellen Hollstadt, Wülfershausen, Saal a. S., Kleineibstadt, Grosseibstadt und die Endstation Königshofen im Grabfeld sind auch für die Güterabfertigung

eingerichtet, während die Halteplätze Heustreu und Taubachsmühle nur dem Personenverkehre dienen; doch können auch hier während des Zugaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittlung des Condncteurs zur Aufgabe gelangen; die Ausgabe der Fahrkarten und die Gepäcksabfertigung im Localhahnverkehre erfolgt am oder im Zuge durch den Conductenr; der kleinste Bogenhalbmesser der Localhahn beträgt 200 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4·5 m festem Radstand und nicht mehr als 10.000 kg Bruttolast für die Achse verkehren, beziehungsweise auf dieselbe übergehen können; die Betriebsleitung der Localbahn Neustadt a. S.—Bischofsheim o. d. Rhön, die ihren Sitz in Bischofsheim o. d. Rh. hat, führt die Verwaltung der Localhahn Neustadt a. S.—Königshofen i. Gr., welch' letztere bis auf Weiteres der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen unterstellt ist.

c) In Württemberg: Am 1. October die 23·482 km lange Strecke Honau—Münsingen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen mit den Zwischenstationen Lichtenstein (Haltepunkt), Klein-Engstingen (Haltestelle), Kohlstetten (Haltestelle), Offenhausen (Haltepunkt), Gomadingen (Haltestelle) und Marbach a. d. Lanter (Haltestelle) für den öffentlichen Verkehr; die Haltestellen und die Endstation Münsingen sind für den gesammten Verkehr, die Haltepunkte nur für den Personenverkehr eingerichtet; die genannte Strecke bildet die Fortsetzung der am 2. Juni 1892 eröffneten Nebenbahn Reutlingen—Honau, ist vollspurig gebaut und wird nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands mit Dampfkraft betrieben; zwischen der Station Honau und dem Haltepunkte Lichtenstein erfolgt der Betrieb unter Benützung einer Zahnstange.

d) In Mecklenburg-Strelitz: Am 8. October die 37·0 km lange Blankensee-Woldegk-Strashurger Eisenbahn für den Güterverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Blankensee, Warbende (3·0 km), Quadenschönfeld (7·0 km), Bredenfelde (12·0 km), Vorheide (14·0 km), Heinrichshagen (18·0 km), Woldegk (23·0 km), Mildenitz (27·0 km), Gr.-Daberkow (30·0 km) und Strasburg (Uckermark, 37·0 km); die Stationen Warbende, Vorheide, Heinrichshagen, Mildenitz und Gr.-Daherkow sind von der Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, welche durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, ausgeschlossen, die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Verladung nur von der Stirnseite des Wagens aus erfolgen kann, ist auf den letztgenannten Stationen und auf den Stationen Quadenschönfeld und Bredenfelde ausgeschlossen; am 15. Octoher wurde die Blankensee-Woldegk-Strassburger Eisenbahn auch für den Personenverkehr eröffnet.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate October.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates October folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. October die Station Grossenbaum zwischen den Stationen Calcum (Kaiserswerth) und Duisburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cöln (rechtsrheinische) für die Abfertigung von Eilgütern; der Haltepunkt Oberzwehren zwischen den Stationen Wilhelmshöhe und Guntershausen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personen- und Gepäcksverkehr; eine Abfertigung von Reisegepäck findet jedoch nur nach Oberzwehren statt, während dortselbst Gepäck nur zur nachträglichen Abfertigung angenommen wird; die Haltestelle Alt-Rahlstedt zwischen den Stationen Wandsbeck und Ahrensburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn, welche bisher als Haltepunkt nur dem Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtstückgutverkehre diente, auch für den Wagenladungs- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Berwartshausen zwischen den Stationen Moringen und Northeim im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personeu- und Gepäcksverkehr; eine Abfertigung von Reisegepäck findet jedoch nur nach Berwartshausen statt, während auf diesem Haltepunkte selbst Gepäck nur zur nachträglichen Abfertigung angenommen wird; der Haltepunkt Hergisdorf zwischen den Stationen Mansfeld und Blankenheim im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltepunkte Vahldorf (zwischen den Stationen Gross-Ammenslehen nnd Neuhaldensleben) und Osterweddingen (zwischen den Stationen Dodendorf nnd Langenweddingen) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdebnrg für den Personenverkehr, sowie für die Ahfertigung von Hunden auf Hundekarten; eine formelle Gepäcksahfertigung findet nur in der Richtung nach diesen beiden Haltepunkten statt, während das auf denselben zur Auflieferung gelangende Gepäck gegen nachträgliche Abfertigung in der Bestimmungsstation zur Beförderung übernommen wird; der Haltepunkt Kankelfitz zwischen den Stationen Ruhnow und Labes im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromherg für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Station Merchweiler zwischen den Stationen Quirscheid und Wemmetsweiler im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cöln (linksrheinische) für den unbeschränkten Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; die Haltestelle Lispenhausen an der Strecke Behra — Cassel im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welche bisher nur dem Persouen- und Wagenladungsverkehre diente, auch für den Gepäcks-, Eilstückgut- und Frachtstückgutverkehr; die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und lebenden Thieren bleibt ausgeschlossen; der Haltepunkt Hessler an der Strecke Essen — Bismarck i. W. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cöln (rechtsrheinische) für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Station Welldorf zwischen den Stationen Ameln und Jülich im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cöln (linksrheinische), welche hisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre, sowie dem Güterverkehre in Wagenladungen diente, für den unbeschränkten Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren nnd Fahrzeugen; der Haltepunkt Pankow-Heinersdorf an der Strecke Berlin—Stettin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Station Alt-Mädewitz zwischen den Stationen Wriezen und Altreetz im Bezirke der kgl. Eisenhahn-Direction zu Berlin, welche bisher uur dem Wagenladungs-Güterverkehre diente, auch für den Frachtstückgut- und Viehverkehr mit der Einschränkung, dass Frachtstückgüter nur im Einzelgewichte von höchstens 250 kg zugelassen werden; die Haltestelle Zielen zwischen den Stationen Schönsee und Briesen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Güterverkehr in Wagenladungen mit Ausschluss von Stückgütern, Leichen, lebenden Thieren und schwerwiegenden Fahrzeugen; die Haltestelle Glietzig zwischen den Stationen Labes und Schivelhein im Bezirke der kgl. Eisenhahn-Direction zu Bromberg, welche bisher nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtet war, anch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgnt; der neu erbaute Rangirbahnhof bei Pankow im Bezirke der kgl. Eisenbahu-Direction zu Berlin für den öffentlichen Verkehr; die Haltestelle Asperdem zwischen den Stationen Hassum und Goch der Nordbrabant—Deutschen Eisenbahn für den Persouen- und Gepäcksverkehr; ferner die Haltestelle Rahser an der Strecke Crefeld—Viersen der Crefelder Eiseubahn für den Personenverkehr; am 15. October die Station Pankow-Schönhausen zwischen den Stationen Berlin (Stettiner Bahnhof) und Blankenburg bei Berlin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Waldhausen an der Strecke Königsberg—Eydtkuhnen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromherg, welcher bisher dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, für den Eil- und Frachtstückverkehr; der Haltepunkt Anzefahr an der Strecke Treysa—Marburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Abfertigung von Reisegepäck findet jedoch nur nach Anzefahr statt, während von diesem Haltepunkte Gepäck nur zur nachträglichen Abfertigung angenommen wird; ferner die Haltestelle Nilbau zwischen den Stationen Glogau und Klopschen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für die Abfertigung von Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Thieren; zur Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist diese Haltestelle nicht geeignet; am 20. October der Haltepunkt Gevelsberg-Nirgena zwischen den Stationen Gevelsberg-Haufe und Milspe-Thal im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Personenverkehr; Reisegepäck wird nur zur Nachabfertigung angenommen; der Haltepunkt Gultowy zwischen den Stationen Kostschin und Nekla im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction

zu Bromberg, welcher bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungsgütern befugt war, auch für den Frachtstückgut- und Eilstückgutverkehr.

b) In Bayern: Am 1. October die Haltestellen Langweid (an der Strecke Augsburg—Donauwörth) und Riem (an der Strecke Müncben—Simbach) der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den unbeschränkten Stückgut- und Wagenladungsverkehr; die Haltestelle Ratholz zwischen den Stationen Immenstadt und Tbalkirchdorf der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden; ferner die Haltestelle Batzhausen zwischen den Stationen Deining und Seubersdorf der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden.

c) In Sachsen: Am 1. October die Haltepunkte Gerichtshain (zwischen den Stationen Borsdorf und Machern), Endschütz (zwischen den Stationen Wünschendorf und Gauern), Ebersbrunn (zwischen den Stationen Stonn und Voigtsgrün) und Ellefeld (zwischen den Stationen Auerbach u. B. und Falkenstein) der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr.

d) In Mecklenburg: Am 1. October die Haltestelle Schwastorf-Dratow zwischen den Stationen Kargow und Klein-Plasten der Mecklenburgiscben Südbahn für den nnbeschränkten Personen-, Gepäck-, Güter- und Vieb- etc. Verkehr; die Haltestelle Charlottenhof i. Meckl. der Mecklenburgischen Südbahn für den Wagenladungsverkehr; ferner die Haltestelle Kraase zwischen den Stationen Klein-Plasten und Möllenhagen der Mecklenburgischen Südbabn, welcbe bisher nur dem Wagenladungsverkehre diente, auch für den Personen-, Gepäcks-, Eil- nnd Frachtstückgut-, sowie für den Viehverkebr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf diesen drei Haltestellen ausgeschlossen.

e) In Sachsen-Coburg-Gotha: Am 1. October die Station Tbal der Wutha-Ruhlaer Eisenbahn, welche bisher nur dem Wagenladnngs-Güterverkehre diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, und die Haltestelle Gotha-Kindleberstrasse zwischen den Stationen Gotha und Bufleben im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personenverkehr und für den Güterverkebr in Wagenladungen; für den Gepäcks-, Stückgut-, Vieh- und Fahrzeugeverkehr, sowie zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist diese Haltestelle nicht eingerichtet.

f) In Reuss j. L.: Am 1. October die Haltestelle Langenberg a. d. Elster zwiscben den Stationen Köstritz und Gera im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

g) In Elsass-Lothringen: Am 1. October der Haltepunkt Weyersheim an der Strecke Vendenbeim—Hagenau der Reichseisenbahnen für den Personenverkehr; der Haltepunkt Flörcbingen zwischen den Stationen Diedenhofen und Hayingen der Reichseisenbahnen für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr; die Station Spittel zwischen den Stationen Karlingen und Beningen der Reichseisenbahnen, welche bisber auf den Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie auf den Versandt von Steinkohlen beschränkt war, für den gewöbnlichen Wagenladungsverkehr; ausgeschlossen bleiben Langbolzwagen und Wagen mit solchen Gegenständen, zu deren Ver-, bezw. Entladung besondere Vorrichtungen, wie Krahn und Rampe, nothwendig sind; ferner der Haltepunkt Harzweiler zwischen den Stationen Hessen und Vallerysthal-Dreibrunnen der Reichseisenbahnen, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für den Güter- und Wagenladungsverkehr.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Neu-Ruppin nach Neustadt a. D.) Der Paulinenaue—Neu-Ruppiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Neu-Ruppin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Neu-Ruppin nach Neustadt a. D. ertheilt worden.

Bayern. (Landtags-Verhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) In der Sitzung des Finanz-Ausschusses des bayerischen Landtages vom 3. November wurde bei der Berathung des Gesetzentwurfes über den Bedarf für die Erweiterungs-Neubauten der im Betriebe befindlichen Staatseisenbahnen der Ausbau der Station Günzburg mit 88.900 Mk., der Station Mebring mit 54.800 Mk. und der Station Münchberg mit 37 500 Mk. genehmigt; ferner wurden bewilligt: für anderweitige Stationsänderungen 50.000 Mk., für Weichen- und Signalcentralisirung 2,321.200 Mk., für Bauleitung 102.200 Mk. und als Reservefond 241.000 Mk.

— (Stationsnamen-Aenderung.) Die Station Luhe an der Strecke Irrenlohe—Weiden der kgl. Bayerischen Staatseisenbabnen hat mit 10. November die Bezeichnung „Luhe-Wildenau“ erhalten.

Elsass-Lothringen. (Stationsnamen-Aenderung.) Der Name des an der Linie Vendenheim—Weissenburg gelegenen Haltepunktes Surburg der Reichseisenbahnen ist mit 1. November in „Surburg-Hölschloch“ abgeändert worden.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Neu-Ausgabe.) Am 13. November gelangte die Neu-Ausgabe des genannten Anzeigeblatt nebst den dazu gehörigen Beilagen 1 (Verzeichniss der zum Ein- und Ausladen von Wiederkäuern behördlicb bestimmten Eisenbahn-Stationen Oesterreich-Ungarns, einschliesslicb Croatiens und Slavoniens) und 2 (Vormerkblätter) zur Versendnng. — In diese Neu-Ausgabe, umfassend die Nummern 1 bis incl. 465, wurden die unter den Nummern 1 bis incl. 2347 seinerzeit veröffentlichten und dermal noch giltigen, sowie über besonderen Wunsch einzelner politischer Landesstellen auch solche Verfügungen allgemeiner Natur aufgenommen, welche vor der Hinausgabe der ersten Nummer des „Anzeigeblatt“ — 15. April 1885 — erlassen worden sind. Die Beilage 3 (Verzeichniss der Desinfections-Stationen) bleibt in Geltung.

— (Inhalt des II. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 16. November herausgegebene II. Stück der Neu-Ausgabe des Anzeigeblatt enthält unter

Nr. 466: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Liegnitz vom 6. November 1893, Z. 746, betreffend die Gestattung der Einfubr von Schweinen aus Steinbrucb, Biala und Wiener-Neustadt in das Schlachthaus der Stadt Selb in Bayern.

Nr. 467: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 10. November 1893, Z. 19.843, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von in Czernowitz, Nepolokoutz und Radautz verladenen Schweinen in die Confinirungsanstalten Biala und Krakau, sowie betreffend die Wiedergestattung des Verladens von Schweinen in den Stationen Bojan, Kuczurmare, Nowosielitza, Volksgarten, Zucka und Luzan.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) In der am 13. November unter dem Vorsitze des Vereins-Präsidenten, Civil-Ingenieur E. A. Ziffer, abgehaltenen Versammlung des Vereines für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens bespracb Ingenieur Anton Schmidt die von ihm in Slatina hergestellte schmalspurige Waldbahn mit der Spur von 76 cm. Die eigenartigen Verhältnisse, welche der Construction dieser Bahn, welche an eine bestehende Waldbahn von 1·1 m Spur durch Vermittlung eines Bremsberges von circa 500 m Länge und 144 m Höhenunterschied anschliesst, zu Grunde lagen, deren Zweck und Betriebseinrichtungen wurden vom Redner in einem durch interessante Momente bemerkenswerthen Vortrage beleucbtet. Zur besseren Orientirung erläuterte derselbe an der Hand von Planskizzen die Babnanlage und hob in seiner Darstellung als leitenden Gedanken das Princip hervor, dass bei Einhaltung der grössten Sparsamkeit beim Baue die Berücksichtigung des beim Betriebe zu erzielenden höchsten ökonomischen Nutzeffectes massgebend sein müsse, um die Rentabilität einer solcben Anlage sicherzustellen. Der Vortragende schloss seine Ausführungen mit dem Wunsche, es möge in der Durchführung dieser eigenartigen Bahn das Bestreben des Ingenieurs, den begründeten Forderungen der Industriellen zu entsprechen, Anerkennung finden, indem durch die Bewältigung der technischen Schwierigkeiten solcher nach besonderen Anforderungen auszuführenden Wirtbschaftsanlagen unstreitig ein bedeutender Einfluss auf die Errichtung derselben ausgeübt werden wird.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum Tarife, Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1893 gelangt der Nachtrag I zum Theil II, Heft 1, des Tarifes für obenbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Der Nachtrag enthält den Kilometerzeiger für den Verkehr mit Ungarn (Tarifheft 4 vom 1. December 1893), sowie Aenderungen und Ergänzungen, und ist bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 0·40 Mark = 0·20 fl. ö. W. per Exemplar erhältlich.

Wien, am 11. November 1893. [956]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Ausnahmetarifes für Rohzink.

Am 31. December 1893 tritt der Ausnahmetarif Nr. 24 für die Beförderung von Zink in Blöcken und Platten (Rohzink), enthalten in dem vom 1. März 1892 giltigen Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes, ausser Wirksamkeit.

Wien, am 11. November 1893. [957]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zuschlagsfristen für die Wiener Verbindungsbahnen.

Laut Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 19. October 1893, Z. 52.858, bleiben die für die Wiener Verbindungsbahn mit Erlass vom 2. Juli 1887, Nr. 13.461, genehmigten Zuschlagsfristen, und zwar:

a) für den Anschlussverkohr von der Nordwestbahn auf die Südbahn (Matzleinsdorf) oder auf die Wien-Aspang Eisenbahn und umgekehrt von 72 Stunden für Frachtgut und von 36 Stunden für Eilgut;
b) für den Anschlussverkehr in den übrigen Relationen von 48 Stunden für Frachtgut und von 24 Stunden für Eilgut

sowohl für den internen, als auch für den internationalen Verkehr auch weiterhin in Kraft.

Ausserdem hält die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen die bisher giltigen Zuschlagsfristen für die k. k. Donau-Uferbahn und die Verbindungsstrecke Penzing—Donaulände von 24 Stunden für Frachtgut und von 12 Stunden für Eilgut
im eigenen Anschlussverkehre oder im Anschlussverkehre mit der Wiener Verbindungsbahn auch im internationalen Verkehre weiterhin aufrecht.

Wien, am 14. November 1893. [958]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Nachtrages I zu Tarif-Theil IV, Heft 1.

In dem mit 1. December 1893 in Kraft tretenden Nachtrag I zu dem vom 15. November 1890 giltigen Tarife Theil IV, Heft 1, dessen Einführung in Nr. 124 vom 26. October 1893 dieses Blattes, Seite 1953, kundgemacht wurde, erhält der letzte Absatz des Abschnittes II auf Seite 5 folgende Fassung:

„Die ausserfranzösischen Schnittfrachtsätze der Abtheilung B—D, Schnittpunkt VII, Serie 2, für die Stationen Brixlegg, Jenbach und Wörgl der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ermässigen sich auf Francs 18·15 pro Tonne."

Wien, am 13. November 1893. [959]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Werrabahn-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Tarifnachtrages VIII.

Zum Werrabahn-Oesterreichischen Gütertarif, Theil II, vom 1. August 1889 tritt mit 1. December 1893 der Nachtrag VIII in Wirksamkeit.

Derselbe enthält geänderte Frachtsätze für Classengüter, Getreide etc. (Ausnahmetarif 3) und Kleie etc. (Ausnahmetarif 4) für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Stationen der Werrabahn, sowie Schmalkalden ferner den Ausnahmetarif 10 für leere zurückgehende Bierfässer und die vom 1. Jänner 1894 giltige Bestimmung über die geänderte Tarifirung des Artikels Malz im Verkehre mit Eisenach.

Der erwähnte Nachtrag ist bei den betheiligten Endverwaltungen und Tarifstationen zum Preise von 6 kr. erhältlich.

Wien, am 14. November 1893. [960]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erweiterung der Abfertigungs-Befugnisse der Haltestelle Pivin.

Vom 20. November 1893 angefangen können in der zwischen den Stationen Nezamislitz und Bedihost der Strecke Brünn—Olmütz gelegenen, unter Einem zur Halte- und Ladestelle erweiterten Haltestelle Pivin Frachtsendungen in ganzen Wagenladungen, welche tarifmässig in offenen Wagen befördert werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, zur Auf- und Abgabe gebracht werden.

Ausserdem können dortselbst Getreidesendungen in ganzen Wagenladungen aufgeliefert, beziehungsweise bezogen werden.

Das Nähere hierüber ist aus der affichirten Kundmachung, beziehungsweise aus den bezüglichen Tarifen zu ersehen.

Wien, am 14. November 1893. [961]

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Einführung des Nachtrages VIII zum Localtarife für den Personen- und Gepäckstransport und des Nachtrages VI zum hierseitigen Localgütertarife, Theil II.

Mit 1. December 1893, bezw. dem Eröffnungstage der Strecke Stupno-Břas—Radnitz treten obige Tarifnachträge in Kraft. Dieselben enthalten und zwar:

Nachtrag VIII zum Localtarife für den Personen- und Gepäckstransport etc. vom 1. October 1876:

I. Einführung einer Bestimmung über die Abnahme der Fahrkarten;
II. Aenderung des Stationsnamens „Radnitz" in „Stupno-Břas";
III. Kilometer-Entfernungen und Tour- und Retourbilletspreise für die neueröffnete Station Radnitz;
IV. Aenderung des Namens der Personen-Haltestelle Praskoles;
V. Kilometer-Entfernungen und Tour- und Retourbilletspreise für die nur für den Personenverkehr Personenverkehr eingerichteten Haltestellen Hinter-Třeban und Wostratschin;
VI. Einführung von Schüler-Fahrkarten;
VII. Aenderung der Bestimmungen für Arbeiter-Fahrkarten.

Nachtrag VI zum Localgütertarife, Theil II, vom 1. April 1882:

A. Abänderung des Inhaltsverzeichnisses und des Vorwortes, sowie Abänderung und Ergänzung der Abschnitte II und III;
B. Aenderungen und Ergänzungen in Folge Aenderung des Stationsnamens Radnitz in Stupno-Břas und der Eröffnung der neuen Station Radnitz.

Die Nachträge III und IV zum Localgütertarife Theil II treten gleichzeitig ausser Kraft.

Prag, am 15. November 1893. [962]

Ostdeutsch-Ungarischer Verband.

Nachtrag II zu dem ab 20. August 1893 giltigen provisorischen Ausnahmetarife für Futtermittel.

Am 1. December 1893 tritt der Nachtrag II zu dem ab 20. August 1893 giltigen provisorischen Ausnahmetarife für Futtermittel in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aufnahme der Station Baja (U.St.B.) in den Ausnahmetarif c) für Malztreber, Schlempen etc.
2. Aufnahme der preuss. Stationen Kosendau, Lissa (Deutsch-), Möhlsen und Wildschütz in die Schnitttafel II.
3. Ergänzung der Schnitttafel II.

Dieser Nachtrag ist bei den Endverwaltungen unentgeltlich zu haben.

Budapest, am 13. November 1893. [963]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Einführung von Tarifen und Nachträgen.

Am 1. Jänner 1894 gelangen folgende Tarife, bezw. Nachträge zur Einführung:

1. Nachtrag VIII zum Tarife Theil II, Heft 1, vom 1. October 1890;
2. Nachtrag II zum Tarife Theil II, Heft 2, vom 1. Juli 1892;
3. Neuer Tarif Theil II, Heft 3.

Die Nachträge sub 1 und 2 enthalten grösstentheils directe Frachtsätze zwischen Stationen der Directionsbezirke Breslau, bezw. Berlin einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Westbahn, Buschtěhrader Eisenbahn und den in Böhmen gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits.

Das Tarifheft 3 enthält Frachtsätze des Classentarifes und mehrerer Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirkes Bromberg einerseits und österreichischen Stationen nördlich der Donau bis zur östlichen Grenzlinie Oderberg—Jablunkau (einschliesslich), sowie Stationen der Linie Klosterneuburg—Wien—Schwechat—Hainburg andererseits.

Hiedurch gelangen folgende Tarife, bezw. Nachträge zur Aufhebung:

a) der Ostdeutsch-Oesterreichische Verbandstarif Theil III vom 1. September 1887 nebst Nachträgen I—XVI;
b) das Tarifheft 3, Theil II, vom 15. April 1885 nebst Nachträgen I—XVI vom obigen Verbande;
c) die für die Station Görlitz im Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarife Theil II, Heft 3, vom 1. Juni 1892 nebst Nachtrag I und im Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandstarife Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892, nebst Nachtrag I enthaltenen Frachtsätze.

Die nach Nr. 1 und 2 für Theil II, Heft 1 und 2, zur Einführung kommenden neuen Frachtsätze bilden zumeist den Ersatz für die ausser Kraft tretenden Frachtsätze des Tarifes Theil III.

Exemplare des Tarifheftes 3, bezw. der Nachträge VIII und II können bei den Endverwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 10. November 1893. [964]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten österr. Bahnverwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Aufhebung des Ausnahmetarifes 22.

Der im Nachtrage XVI zum Localtarife der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn enthaltene, bezw. mit geänderten Bestimmungen im Verordnungs-Blatte Nr. 83 ex 1893, Seite 1356, publicirte Ausnahmetarif 22 für die frachtgutmässige Beförderung von Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenständen zu Neuanlagen von Industrie-Etablissements, welche an den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn liegen, tritt ab 1. Jänner 1894 ausser Kraft.

Wien, am 13. November 1893. [965]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Anrechnung von Zuschlagsfristen.

Das kgl. ungar. Handelsministerium hat mit Erlass Z. 51.860/IV vom 29. September 1893 die Anrechnung von Zuschlagsfristen zu den reglementarischen, beziehungsweise tarifmässigen Lieferfristen, und zwar von sechs Stunden bei Eilgut und von zwölf Stunden bei Frachtgut mit

Giltigkeit vom 29. September 1893 für den Transitverkehr der folgenden Anschlussstationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft bewilligt:

1. für Székesfehérvár im Verkehre der übrigen Stationen der Südbahn mit den Stationen der Flügelbahn Székesfehérvár—Uj-Szöny in beiden Richtungen;
2. für Sopron im Verkehre nach beiden Richtungen mit der Györ-Sopron-Ebenfurther Bahn;
3. für Csáktornya im Verkehre nach beiden Richtungen mit der Linie Csáktornya—Zapresic und der Localbahn Csáktornya—Szt. Ivan-Ukk;
4. für Balaton-Szt. György im Verkehre nach beiden Richtungen mit den Localbahnen Balaton-Szt. György—Keszthely und Balaton-Szt. György—Somogy—Szobb;
5. für Szombathely im Verkehre nach beiden Richtungen mit den Localbahnen Szombathely-Pinkafö und Köszeg-Szombathely;
6. für Barcs im Verkehre nach beiden Richtungen mit der Pécs-Barcser Bahn und den Localbahnen Somogy-Szobb-Barcs und Barcs-Pakrac;
7. für Zala-Szt. Ivan im Verkehre nach beiden Richtungen mit der Localbahn Csáktornya-Ukk.

Wien, im November 1893. [966]

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Frachtsatz für Südfrüchte (Ausnahmetarif Nr. 5 b) Triest—Freilassing.

Vom 15. November 1893 an bis auf Weiteres wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 5 b Triest—Freilassing (Frcs. 34·02) um Frcs. 0·79 pro Tonne (Cours-Differenz) gekürzt und gelangen daher mit Frcs. 33·23 pro Tonne = 1000 kg zur Berechnung.

Aenderungen des bezeichneten Kürzungsbetrages werden 14 Tage vorher bekannt gegeben.

Wien, am 11. November 1893. [967]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 tritt an Stelle des seit 1. Jänner 1893 giltigen Tarifes Theil II, Heft 3, „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen", ein neuer Tarif in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Verbandsverwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen zum Preise von 60 Heller = 30 kr. ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 15. November 1893. [968]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ergänzung der speciellen Tarifbestimmungen.

Im Tarife, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1893, sind die speciellen Tarifbestimmungen auf Seite 5, Absatz c), nach dem Worte „werden" durch folgenden Zusatz zu ergänzen:

„In diesem Falle ist jedoch neben dem Empfänger das Lagerhaus namhaft zu machen, durch dessen Vermittlung die betreffende Reexpedition zu bewirken ist, z. B. Herrn N. N., Lagerhaus in N."

Wien, am 15. November 1893. [969]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone und Sagrado einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft andererseits.

Einführung von neuen Ausnahmetarifen.

Mit 1. Jänner 1894 treten neue Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone und Sagrado der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, k. k. priv. Böhmischen Westbahn, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits in Wirksamkeit.

Mit dem gleichen Tage treten die vom 1. Jänner 1890 giltigen Ausnahmetarife für diesen Verkehr sammt Nachträgen I—IV ausser Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können ab 16. December 1893 bei den Verbandsverwaltungen und am Wiener Südbahnhofe (Cassa V) käuflich bezogen werden.

Wien, den 15. November 1893. [970]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Weintarif.) Mit 1. November ist ein Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Wein in Fässern und leer zurückgehenden oder zur Füllung versendeten Weinfässern im Verkehre zwischen Stationen der rumänischen Eisenbahnen und der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits, Bregenz, Buchs, St. Margarethen, Lindau transit, ferner den Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger und Wald-Ruti Bahn), der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzberg-Bahn), der schweizerischen Centralbahnen (einschliesslich der Aargauischen Südbahn und der Linie Wohlen-Bremgarten), dann den Stationen Basel Schaffhausen, Singen und Constanz andererseits mit Umschlag in Wien oder Passau in Kraft getreten.

Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes finden Anwendung auf den Transport in gewöhnlicher Fracht von

1. Wein in Fässern bei Aufgabe in Ladungen von 5000 kg und 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht auf einen Frachtbrief und Wagen;
2. leer zurückgehenden oder zur Füllung versendeten Weinfässern in jedem Gewichte.

Den Sendungen sind bis zu und von den Umschlagplätzen Wien bezw. Passau je besondere Begleitpapiere beizugeben. Die Weiterleitung von Wien bezw. Passau erfolgt durch Vermittlung der Agentien der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Der Transport auf den rumänischen Bahnen und auf der Donau unterliegt den allgemeinen Bestimmungen des Tarifes für den Umschlagsverkehr via Verciorova ddo. 1. März 1893, bezw. für Sendungen von und nach Schiffsstationen den Tarifbestimmungen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesell-

schaft. Die Kosten der Einladung, bezw. Ausladung an den Schiffsstationen, die Transportversicherung auf der Donau bis zum Werthe von 150 Frcs., bezw. 120 M. für 100 kg, die ungarische Transportstener, dann die Umschlagsspesen für die Umladung in Verciorova, Wien und Passau sind in den Frachtsätzen inbegriffen. In den Frachtbriefen muss ausdrücklich angegeben sein, ob das Gut in Wien oder Passau umgeschlagen werden soll.

Für das Auf- nnd Abladen der Güter in die Eisenbahnwägen, bezw. aus denselben gelten hinsichtlich der österreichischen, deutschen und schweizerischen Strecken (von den Umschlagplätzen in Wien und Passau abgesehen) folgende Bestimmungen: In den österreichischen Bahnstationen hat das Auf- und Abladen von Wein in Mengen von 5000 und 10000 kg durch den Absender, bezw. Empfänger oder auf Kosten derselben zu erfolgen. Für die nach Lindau transit zur Abfertigung gelangenden Sendungen gelten die gleichen Bestimmungen. In den schweizerischen Bahnstationen mit Ausnahme von Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz erfolgt das Abladen der Weintransporte von 5000 nnd 10000 kg auf Kosten der Eisenbahn und durch dieselbe, in Basel, Schaffhausen, Singen nnd Constanz (Stationen der schweizerischen Nordostbahn und der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen) ist das Auf- und Abladen derselben Sache der Parteien. Das Auf- und Abladen der leeren Fässer in Stückgutsendungen erfolgt überall durch die Bahnanstalt. Soweit die laut dieser Bestimmnngen der Partei zugewiesenen Verrichtungen durch die Bahn vollzogen werden, kommen die in den bezüglichen Localtarifen bezeichneten Gebühren zur Berechnung. Die Weinsendungen werden bahnseitig in bedeckten Wagen befördert.

Unter nachstehenden Bestimmungen finden die directen Frachtsätze für Wein von der ursprünglichen Aufgabestation bis zur neuen Bestimmungsstation anch bei Unterbrechung des Transportes durch Einlagerung, bezw. Reexpedition auf einer Unterwegsstation Anwendung.

1. Die Einlagerung, bezw. Reexpedition ist in nachstehenden Lagerhäusern zulässig: in den hauptstädtischen Entrepots in Budapest, in den Lagerhäusern der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien-Praterquai, im Lagerhause Wien-Praterquai der Ersten österreichischen Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser, im Lagerhause der Stadt Wien, im Lagermagazin der k. k. Staatsbahnen in Wien K.E.B. Rangirbahnhof, im ersten oberösterreichischen Lagerhause des Heinrich Mügrauer in Linz, im städtischen Lagerhause zu Feldkirch, im Lagerhause zu Passau, in den Lagerhäusern in München, Ostbahnhof (C. Schmederer und bayerische Handelsbank), sowie im städtischen Lagerhause in München, Südbahnhof, im städtischen Lagerhause in Lindau, im städtischen Lagerhause in Bregenz, im Lagerhanse der schweizerischen Nordostbahn in Romanshorn, in den Lagerhäusern der Vereinigten Schweizerbahnen in Buchs und Rorschach, im Lagerhause der badischen Staatsbahnen in Constanz und im Lagerhause in Ulm. In welchen Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen die Einlagerung, bezw. Reexpedition in den einzelnen Stationsverbindungen stattfinden kann, ist aus einer besonderen dem Tarife beigegebenen Reexpeditionstabelle zu ersehen.

2. Die Sendungen müssen in den Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionstationen unter der Adresse der Lagerhausverwaltnng eingehen und bei der Weiterbeförderung von der Lagerhausverwaltung zur Aufgabe gebracht werden. Nur bei den Lagerhäusern der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien-Praterquai, beim Lagermagazin der österreichischen Staatsbahnen in Wien, bei den Lagerhäusern in Passan, Romanshorn, Buchs und Rorschach wird zugelassen, dass die Sendungen in den Einlagerungsstationen auch unter der Adresse der einlagernden Firma einlangen, bezw. von derselben behufs Weiterbeförderung aufgegeben werden. Im letzteren Falle ist jedoch neben dem Empfänger das Lagerhaus namhaft zu machen, durch dessen Vermittlung die betreffende Reexpedition zu bewirken ist.

3. Vermittlungsadressen sind ausgeschlossen.

4. Auf Sendungen, welche mit einem höheren als den Eingangsgewichte weitergesendet werden, findet das Reexpeditionsverfahren keine Anwendung.

5. Dem Reexpeditionsverfahren werden diejenigen Frachtsätze des Tarifes zu Grunde gelegt, welche am Tage der Reexpedition von der nrsprünglichen Aufgabestation nach der neuen Bestimmungsstation bestehen.

6. Lager- und Manipulationsgebühren, Ueberführungsfrachten n. dgl. gelangen besonders zur Aufrechnung und können von den Lagerhaus, bezw. Reexpeditionsstationen in Erfahrung gebracht werden.

7. Als Lagerfrist (Reexpeditionsfrist) wird ein Zeitraum von 12 Monaten festgesetzt. Die Berechnung dieser Frist erfolgt vom Tage des Eintreffens der Sendungen in den betreffenden Lagerhäusern.

8. Während dieser Zeit müssen die Sendungen ununterbrochen unter der Aufsicht der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, bezw. unter Aufsicht der betreffenden Bahnverwaltungen stehen.

9. Die Vorfracht von den Aufgabestationen bis zu den Lagerhäusern in Budapest und Wien wird seitens der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in der Regel im Rückvergütungswege gegen Beibringung des Original-Wasser-Frachtbriefes bis zum Lagerhause und der Original-Aufgabs-Recepisse für den Weiterversandt, auf welchem die Herkunft amtlich nachgewiesen sein muss, ohne Zinsenvergütung richtig gestellt. In den übrigen Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstationen findet der Ausgleich der Unterschiede zwischen den im directen Verkehre zu entrichtenden und den im gebrochenen Verkehre berechneten Frachten bei der Weiterbeförderung der Sendungen von der Lagerhausstation statt. Eine Ausnahme findet in folgenden Fällen statt:

a) Wenn auf die Sendung während der Lagerung eine Frachtrückerstattung bewirkt wurde;
b) wenn die Sendung aus einem vor der Einlagerungsstation gelegenen Lagerhause unter Inanspruchnahme der Reexpeditionsbegünstigung zum Versandt gebracht wurde;
c) wenn die Sendung durch Umkartirung in die Einlagerungsstation gelangte, bei der Weitersendung aber der von der nrsprünglichen Aufgabe- nach der neuen Bestimmungsstation bestehende Satz verlangt wird;
d) wenn die Sendung nach durchgeführtem Reexpeditionsverfahren auf Antrag des Aufgebers nachträglich nach einer anderen als der im Frachtbriefe bezeichneten Bestimmungsstation geleitet wird, in welchem Falle es dem Ermessen der betheiligten Verwaltungen anheimgestellt bleibt, ob eine Rückführung auf den directen Satz überhaupt gestattet wird.

In den unter a)—d) angeführten Fällen kann die Ausgleichung der Fracht nur auf dem Wege der Frachtrückerstattung — ohne Zinsenvergütung — vorgenommen werden. Der Anspruch auf Gewährung der Reexpeditionsbegünstigung im Rückvergütnngswege ist innerhalb drei Monaten, vom Tage der Weitersendung an gerechnet, geltend zu machen, und zwar unter Vorlage des Original-Frachtbriefes bis zur Einlagerungsstation (in dem unter b) bezeichneten Falle auch des Frachtkartenauszuges), des Aufgabescheines oder des Duplicat-Frachtbriefes über die Weitersendung von der Einlagerungsstation und einer Bestätigung des Lagerhauses über eie Identität der Sendnng.

Die Frachtsätze nach und von Bregenz transit, Buchs transit und St. Margarethen transit, Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen, dann Lindau transit, Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der kgl. bayerischen Staatsbahnen finden Anwendung:

a) Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach und von den jenseits Bregenz, Buchs, St. Margarethen oder Lindau gelegenen schweizerischen Stationen und weiter, welche mangels directer Tarife in einer der genannten Stationen zur Umkartirung gelangen;
b) α) auf Transporte von den im Tarife genannten rumänischen Bahn- oder Schiffsstationen, welche an einen Empfänger in Bregez, Buchs, St. Margarethen oder Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, St. Margarethen transit oder Lindau transit zu lauten;
β) auf Transporte ab schweizerischen Stationen und weiterhin, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, St. Margarethen oder Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach den im Tarife genannten rumänischen Bahn- oder Schiffsstationen reexpedirt werden.

Die Berechtigung zur Inanspruchnahme dieser Taxen ist durch die Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche das Gut bis Bregenz, Buchs, St. Margarethen oder Lindau begleitet haben, nachzuweisen.

Berlin-Bayerischer Güterverkehr. (Tarifnachtrag III.) Durch den am 1. November in Kraft getretenen Tarifnachtrag III werden die besonderen Bestimmungen, der Kilometerzeiger, die Tariftabellen und Ausnahmetarife, sowie der Anhang zum Tarife ergänzt, bezw. abgeändert.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
2013	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eiserne Reifen, welche bei Verfrachtung von Brennholz nach Nusle-Vršovic verwendet werden, bei Rückbeförderung nach den Aufgabsstationen	Nusle-Vršovic	Beneschau, Čerčan-Pišely und Chlumec-Pilař	In jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif		Gebührenfrei		Im Kartirungswego		
2014	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Pflastersteine aus Pos. S—57 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Schärding	Wien K.F.J.B.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendet. Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 40	kr. 32	kr. 8	Im Kartirungswege		
					Wien K.E.B.				38	30	8			
2015	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Regiegüter der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, und zwar: 1. Eilgüter, gewöhnliche Güter, dann Stückgüter der Classen I und II	Im Verkehre auf sämmtlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina (exclusive der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), der Bukowinaer und Kolomeaer Localbahnen)		Einhaltung der tarifarischen Bestimmungen. Aufgabe mit Frachtbriefen, auf welchen eine Dienststelle der Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Absender und Empfänger erscheint	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Localtarif						
			2. Sperrige Güter, dann Stückgüter der Classen I und II					Verschieden		0·41 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg	1 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 5 kr. Mgb. pro 100 kg	Verschieden		
			3. Wagenladungsgüter der Classe A							0·26 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg				
			4. Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend							0·23 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg				
								Verschieden				Im Rückvergütungswego	Gegen auf eine Dienststelle der Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Absender und Empfänger lautende Duplicat-Frachtbriefe, bew. Aufnahmescheine, welche quartaliter, längstens bis Ende Februar 1895 vorzulegen sind	
2016	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 102 vom 2. September 1893, sub Post 1669 und 113 vom 30. September 1893, sub Post 1818, verlautbarten Kartirungsfrachtsätze für Getreide etc. finden auch Anwendung bei Reexpedition der bezüglichen Transporte in den im Ausnahmetarife für den Getreideverkehr Russisch-Oesterreichischer Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerischer Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits vom 1. Jänner 1893 bezeichneten Lagerhäusern (Lagermagazinen, Waarenmagazinen) in Tarnopol, Lemberg, Krakau, Wien, Innsbruck, Feldkirch, Bregenz und Lindau. Dagegen ist bei Inanspruchnahme der bezüglichen Kartirungsfrachtsätze die Reexpedition in den im erwähnten Ausnahmetarife vorgesehenen Lagerhäusern in Prag und München nicht zulässig.													
2017	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Cigarettenpapier in ganzen Bögen	Zloczow	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Galizisch-Wiener Eisenbahn-Verband vom 1. Februar 1893	355·0 kr.	232·6 kr.	122·4 kr	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	2018	2019	2020	2021
Die Publication erfolgt: von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und im Namen der	k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Mineralkohle	Mineralkohle	Mineralkohle	Sendungen in kleineren Partien als Eil- und als Frachtgut
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	St. Stefan	a) sämmtlichen Gruben des Ostrau-Karwiner Revieres und Dombrau K.O.E. b) Mährisch-Ostrau c) Karwin	Wien (Matzleinedorf)	Bad Radein
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Klagenfurt Villach	Leoben S.B. Graz S.B. Laibach S.B.	Marburg	Stationen der Spielfeld-Radkersburger Bahn
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen. Im Falle das Auf- und Abladen durch Bahnorgane erfolgt, wird für jede dieser Manipulationen eine Gebühr von 1 kr. = 2 Heller pro 100 kg zur Berechnung gebracht	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreffe das Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen an die Gasanstalten in Leoben, bezw. Graz und Laibach bestimmt ein und daselbst verarbeitet werden	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Abladen durch Partei. Sendungen müssen aus dem Ostrau-Dombrau-Karwiner Reviere proveniren, via Wien mit directen Frachtbriefen an die Gasanstalt in Marburg adressirt sein und daselbst verarbeitet werden	
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894 insoferne nicht früher Durchführung im Tarifwege erfolgt	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien, giltig vom 1. Juni 1893	Localtarif	Localtarife der Spielfeld-Radkersburger und Radkersburg-Luttenberger Bahn
Frachtsatz per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Heller: ad a) und b) / ad c)	104 Heller	80 Heller Minimalgebühr für beide Bahnen zusammen
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	26 kr. = 52 Heller 30 kr. = 60 Heller	ad a) und b): 159, 147, 157, 150, 204, 190 ad c): 165, 152, 163, 156, 210, 196	88 Heller	40 Heller Minimalgebühr für beide Bahnen zusammen
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg		ad a) und b): 12, 7, 14 ad c): 13, 7, 14	16 Heller	40 Heller Nachlass von der Minimalgebühr für beide Bahnen
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

pro Sendung

und vice versa

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2022	**Südbahn-Gesellschaft**	Barcs-Pakračer Eisenbahn	Holzkohle	Virovitica	Klagenfurt	Unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Specialtarifes für Holzkohle, giltig vom 1. März 1886	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Specialtarif für Holzkohle, giltig vom 1. März 1886	57·58	53·7	3·88	Im Kartirungswege		
				Teresovsč-Suhopolje					61·18	56·3	4·88			
				Pivnica					66·98	57·5	9·48			
				Gyulaves					68·68	59·2	9·48			
				Bastaji					71·28	61·8	9·48			
				Darnvár					74·18	64·7	9·48			
				Sirač					74·48	65·0	9·48			
				Pakrač-Lipik					78·38	69·5	8·88			
				Cahnna					65·18	56·3	8·88			
				Sladojevce					67·48	58·6	8·88			
				Slatina					67·88	59·0	8·88			
				Supljalipa					73·38	63·9	9·48			
				Koncanica-Zdenci					74·18	64·7	9·48			
				Virovitica	Mürzzuschlag				62·79	57·7	5·09			
				Teresovač-Suhopolje					66·39	60·3	6·09			
				Pivnica					72 19	61·6	10·59			
				Gyulaves					73·89	63·3	10·59			
				Bastaji					76·49	65·9	10·59			
				Daruvár					79·39	68·8	10·59			
				Sirač					79·69	69·1	10·59			
				Pakrač-Lipik					83·59	73·5	10·09			
				Cahnna					70·39	60·3	10·09			
				Sladojevce					72·69	62·6	10·09			
				Slatina					73·09	63·0	10·09			
				Supljalipa					78·59	68·0	10·59			
				Koncanica-Zdenci					79·39	68·8	10·59			
				Virovitica	Leoben				58·24	53·7	4·54			
				Teresovač-Suhopolje					61·84	56·3	5·54			
				Pivnica					67·64	57·5	10·14			
				Gynlaves					69·34	59·2	10·14			
				Bastaji					71·94	61·8	10·14			
				Daruvár					74·84	64·7	10·14			
				Sirač					75·14	65·0	10·14			
				Pakrač-Lipik					79·04	69·5	9·54			
				Cabuna					65·84	56·3	9·54			
				Sladojevce					68·14	58·6	9·54			
				Slatina					68·54	59·0	9·54			
				Supljalipa					74·04	63·9	10·14			
				Koncanica-Zdenci					74·84	64·7	10·14			
				Virovitica	Prevali				51·02	45·7	5·32			
				Teresovač-Suhopolje					54·62	48·3	6·32			
				Pivnica					60·42	49·9	10·52			
				Gyulaves					62·12	51·6	10·52			
				Bastaji					64·72	54·2	10·52			
				Daruvár					67·62	57·1	10·52			
				Sirač					67·92	57·4	10·52			
				Pakrač-Lipik					71·82	61·5	10·32			
				Cahuna					58·62	48·3	10·32			
				Sladojevce					60·92	50·6	10·32			
				Slatina					61·32	51·0	10 32			
				Supljalipa					66·82	56·3	10·52			
				Koncanica-Zdenci					67·62	56·3	11·32			
									kr. Noten incl. Steuer		kr. N.			
2023	**Südbahn-Gesellschaft**	Barcs-Pakračer Eisenbahn	Holzkohle	Virovitica	Wien (Matzleinsdorf) und den Wien vorgelegenen Südbahnstationen und nach Stationen der Wien-Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn	Bestimmungen des Specialtarifes für den Frachtgut-Transport von Holzkohlen in Wagenladungen, giltig vom 1. März 1886	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Specialtarif für den Frachtgut-Transport von Holzkohlen in Wagenladungen, giltig vom 1. März 1886	Variabel	57·2		Im Kartirungswege		
				Teresovač-Suhopolje					59·8					
				Pivnica					61·6					
				Gyulaves					63·3					
				Bastaji					65·9					
				Daruvár					68·8					
				Sirač					69·1					
				Pakrač-Lipik					73·0					
				Cabuna					59·8					
				Sladojevce					62·1					
				Slatina					62·5					
				Supljalipa					68·0					
				Koncanica-Zdenci					68·8					
									kr. Noten incl. Steuer					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2024	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Pottasche (Perlasche, Kasanasche, Steinasche), roh oder raffinirt, laut Position P—21 im Tarife, Theil 1 vom 1. Jänner 1893	Kolin (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Brüx (A.T.E.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Theil II — Heft 3 des Oesterr. Eisenbahn-Verbands, giltig vom 1. Jänner 1888	68·1 kr.	60·6 kr.	7·5 kr.	Im Kartirungswege		
2025	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Maschinen, Maschinentheile, Reservoirs, Dampfkessel, Roste, Eisenblech, Röhren aus Gusseisen und Kupfer, Vacuumapparate, Osmoseapparate, Gussrohre und Eisenblechrohre	Brünn St.E.G. oder Schimitz Blansko Hohenstadt St.E.G. Prag St.E.G. / Lieben St.E.G. / Bnbna St.E.G. Bodenbach St.E.G.	Schönpriesen	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende April 1894	Localtarif	Verschieden	kr. 62·2 58·6 54·4 21·6 7·4	Verschieden	Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche zur Reconstruction der neu erbauten Zuckerraffinerie in Nestomitz bei Schönpriesen bestimmt sind
2026	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Mineralische Kohle	Wenzeslausgrube Rnbengrube Wenzeslausgrube Rnbengrube	Schreckenstein Josefstadt-Jaroměř	Anfgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Niederschlesischer Kohlentarif vom 1. Juni 1889	kr. 52·1 50·9 34·8 33·6	kr. 43·5 42·3 27·1 25·9	kr. 8·6 8·6 7·7 7·7	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen an die Heizhausleitungen der Oesterr. Nordwestbahn, resp. Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Schreckenstein, resp. Josefstadt-Jaroměř adressirt und für Regiezwecke dieser Bahnen bestimmt sein
2027	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**		Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes / Mähr.-Trübau via Böhm.-Trübau		**Anlieferung eines Minimal-Quantums von 200 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarife	45·0 kr.	40·0 kr.	5·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
2028	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Steinschotter											

Die zufolge Veröffentlichung im Verordnungs-Blatte vom 24. October d. J., Nr. 123, unter fortlaufender Nr. 1918, rücksichtlich der Transportstrecke von der Ladestelle Tuhan bei Duby bis Prag (Sandthor) und Prag (Smichow) in der Fracht begünstigten Steinschottersendungen werden vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894 gegen Zahlung der ermässigten Waaggebühr von 35 kr. ö. W. pro Wagen auf der Geleisbrückenwage in Kladno bahnämtlich abgewogen, wenn ein diesbezüglicher Antrag vom Versender im Frachtbriefe besonders gestellt wird und der Wiegeantrag in jedem Falle folgenden Zusatz enthält:

„Ich / Wir entbinden gleichzeitig die Eisenbahn von jeder Ersatzleistung für das etwaige Unterbleiben der Abwage in Kladno, sowie für die durch die Verwiegung daselbst verursachte Transportverzögerung."

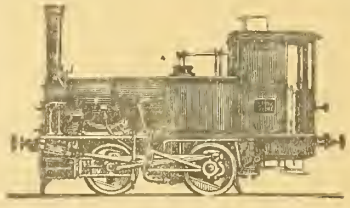
Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2029	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Braunkohle und Braunkohlenbriquets als Frachtgut	Königsberg-Maria-Kulm	a) Prag (Bubna) b) Prag (Sundthor) c) Prag (Smichow) d) Kralup	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längst. aber bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1887 nebst Nachtrag I—V	kr. a) 34·0 b) 33·8 c) 34·3 d) 33·9	kr. 30·7 30·7 30·7 30·7	kr. 3·3 3·1 3·6 3·2	Rückvergütung	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen in den Monaten April, Juli, October 1894 und Jänner 1895 für die Sendungen aus dem jeweilig vorhergehenden Vierteljahre	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungsanspruch
				Dassnitz					a) 33·6 b) 33·4 c) 33·9 d) 33·5	30·7 30·7 30·7 30·7	2·9 2·7 3·2 2·8			
				Zieditz					a) 33·2 b) 32·9 c) 33·4 d) 33·0	30·7 30·7 30·7 30·2	2·5 2·2 2·7 2·8			
				Davidsthal					a) 33·0 b) 32·6 c) 33·3 d) 32·8	30·7 30·7 30·7 30·2	2·3 1·9 2·6 2·6			
				Falkenau a/E.					a) 32·9 b) 32·4 c) 33·2 d) 32·5	30·5 30·5 30·5 29·8	2·4 1·9 2·7 2·7			
				Elbogen-Nensattel					a) 31·9 b) 31·4 c) 32·3 d) 31·7	29·5 29·5 29·5 28·7	2·4 1·9 2·8 3·0			
				Chodau					a) 31·4 b) 31·0 c) 31·8 d) 31·1	29·0 29·0 29·0 28·2	2·4 2·0 2·8 2·9			
2030	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zucker der Position Z—8 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Krzenowitz	Lundenburg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Bestimmung der Sendungen zur Ergänzung der Vorräthe einer durch Brand zerstörten Zuckerfabrik in Lundenburg; Auf- und Abladen der Transporte durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 46·5	kr. 34·6	kr. 11·9	Im Rückvergütungswege	Auf die beziehende Zuckerfabrik als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Rohatetz					18·5	14·4	4·1			
				Bisenz-Pisek transito (für Sendungen von Ungar.-Ostra)					25·0	19·1	5·9			
2031	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Petroleum, roh und raffinirt, mineralisches Schmieröl, Blau- und Grünöl, dann Mineraltheer in Fässern	M.-Ostrau	Wien Nordbahn-Donauuferlaubhof transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 96·4	kr. 29·0	kr. 67·4			
				Oderberg					99·3	29·9	69·4			
			Petroleum-Naphta (Benzin aus Petroleum destillirt) in Fässern	M.-Ostrau					96·4	31·9	64·5	Im Kartirungswege		
				Oderberg					99·3	32·9	66·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
2032	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Feuerfesten Thon, lose oder in Säcken verpackt	Krzeszowice	Mislowice transito	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der für den Transport beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	8·5 kr.	7·0 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2033	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakracer Eisenbahn	Holzkohle	Darnvar und Končanica-Zdenci	Klagenfurt transit, für Sendungen mit der Bestimmung nach Heft und Lölling	Nachweisung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen während der Begünstigungsdauer, unter Einrechnung der während der gleichen Periode, ab Bastaji nach nebigen Bestimmungsstationen expedirten Quantitäten. Aufrechthaltung der Bestimmungen des Specialtarifes für Holzkohle, giltig vom 1. März 1886	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Specialtarif für Holzkohle, giltig vom 1. März 1886	74·18 kr. incl. Steuer	62·— kr. incl. Steuer	12·18 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

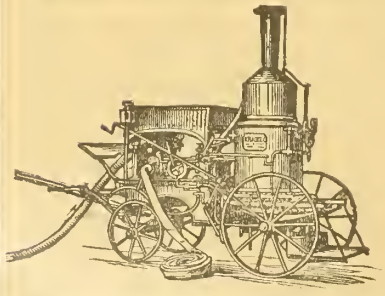
für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft.

LOCOMOBILEN

von 2—12 Pferdekraft.

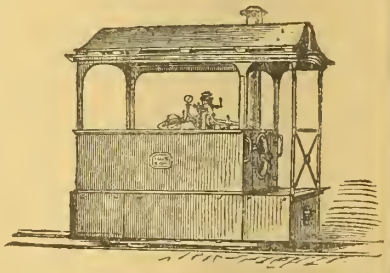


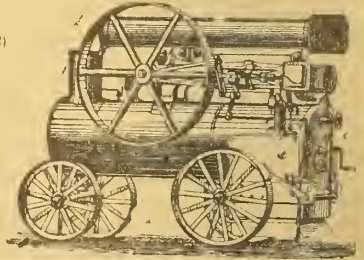
Dampf - Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





(352)

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, k. und k. Hof-Spediteur, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.
Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 7.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER. Theaterplatz 16.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe. VOITERSREUTH.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. ILMENAU in Thüringen. SAALFELD a/S. in Thüringen. MÜHLHAUSEN in Thüringen. SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen**. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Finme.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Finme.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft Aussig und Bodenbach.
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft,
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Bau-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen herzustellenden Gürtellinie der Wiener Stadtbahn ist die Ausführung von Unterbau- und Hochbauarbeiten in den Baulosen 8 und 9 im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen:

im 8. Lose, lang 1356 m zwischen Gunoldstrasse und Gärtnergasse	123.002 fl. ö. W.
im 9. Lose, lang 1137 m von der Gärtnergasse bis zum Anschlusse an die Donauuferbahn	171.259 fl. ö. W.
Zusammen .	294.261 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung, Section Donaustadtlinie (IX. Bezirk, Waisenhausgasse Nr. 16) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 28. November 1893, 12 Uhr Mittags bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offert-Grundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im November 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Stations-Vorstand

für eine grössere Localbahn wird **gesucht.** Offerte mit Zeugnissen, curriculum vitae und Gehaltsansprüchen unter **„M. 8137“** befördert **Rudolf Mosse** in **Wien.** I., Seilerstätte 2.

(389)

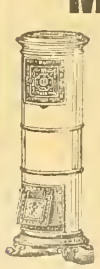
Controlsbeamter.

Bei einer grösseren Localbahn wird ein im Betriebsdienste versirter Controlsbeamter (der Buchhaltung mächtig) **gesucht.** Offerte mit Zeugnissen, curriculum vitae und Gehaltsansprüchen unter **„L. 8135“ Rudolf Mosse** in **Wien,** I., Seilerstätte 2.

(388)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN



H. HEIM, Döbling bei Wien.

Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (312)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.

Waggon-Oefen 566 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine „Helios“.

Absolut rauchverzehrende „Calorifères“.

Central-Heizungen aller Systeme.

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**

B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**

Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner

k. k. priv. Cementfabrik (378)

Wien-Meidling, Schulgasse 13.

WILHELM NOWOTNY'S

Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei

Lieferant der k. k. Staatsbahnen

WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33

empfiehlt sich den (363)

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

(329)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 133. **Wien, 21. November 1893.** **VI. Jahrgang.**

Inhalt: Verzeichniss der Zuschlagsfristen auf den österreichischen Eisenbahnen. — Zur Frage der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bei Lastzügen und der Anwendung von continuirlichen Bremsen bei denselben. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Verzeichniss der Zuschlagsfristen auf den österreichischen Eisenbahnen.

Zuschlagsfristen bestehen in Oesterreich:

I. Rücksichtlich der Bahnstrecken, welche dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt sind:

Im internen Verkehre:	**Im internationalen Verkehre:**
Auf den Linien der	
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:	
für die Donauuferbahn, für die Verbindungsstrecken Penzing-Rangirbahnhof—Hetzendorf, Penzing-Rangirbahnhof—Schwechat, Penzing-Rangirbahnhof—Donauuferbahn, für die Prager Verbindungsbahn: je 1 Tag für Frachtgut und je $^1/_2$ Tag für Eilgut;	**(H.-M.-E. 19. October 1893, Z. 51.769.)**
für die Triester Rivabahn, mit Ausnahme der Strecke S. Sabba—Triest-S. Andrea, je 1 Tag für Fracht- und Eilgut; **(H.-M.-E. 30. Juli 1887, Z. 29.183.)**	**(H.-M.-E. 19. October 1893, Z. 51.769.)**
für den Güterübergang von der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza auf die Oesterr. Staatsbahnen und umgekehrt: $^1/_2$ Tag für Frachtgut und $^1/_4$ Tag für Eilgut; **(H.-M.-E. 4. Juli 1884, Z. 22.474.)**	**(H.-M.-E. 19. October 1893, Z. 51.769.)**
für den Uebergang in Hliboka (Strecke Hliboka—Berhometh der Bukowinaer Localbahnen): $^1/_2$ Tag für Frachtgut und $^1/_4$ Tag für Eilgut; **(H.-M.-E. 11. September 1886, Z. 28.129.)**	**(H.-M.-E. 19. October 1893, Z. 51.769.)**
für den Uebergang in Hatna (Strecke Hatna—Kimpolung der Bukowinaer Localbahnen): $^1/_2$ Tag für Frachtgut und $^1/_4$ Tag für Eilgut; **(H.-M.-E. 10. October 1887, Z. 34.296).**	**(H.-M.-E. 19. October 1893, Z. 51.769.)**
Ausserdem wird wegen aussergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse seit dem 1. April 1889 bis auf Weiteres auf sämmtlichen Strecken der Oesterr. Staatsbahnen in Galizien zur reglementarischen Expeditionsfrist (Eilgüter und Thiere ausgenommen) eine Zuschlagsfrist von 24 Stunden berechnet. **(H.-M.-E. 7. März 1889, Z. 9247.)**	**(H.-M.-E. 19. October 1893, Z. 51.769.)**
Böhmischen Nordbahn:	
für die Strecke Vysočan—Prag im Verkehre mit den betreffenden Anschlussbahnen: $^1/_2$ Tag für Frachtgut und $^1/_4$ Tag für Eilgut; **(H.-M.-E. 9. September 1884, Z. 31.993.)**	**(H.-M.-E. 8. Februar 1893, Z. 6262.)**
für die Strecke Jungbunzlau—Bakov im Verkehre mit den betreffenden Anschlussbahnen: $^1/_2$ Tag für Frachtgut und $^1/_4$ Tag für Eilgut; **(H.-M.-E. 9. September 1884, Z. 31.993.)**	

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha:

mit Rücksicht auf die durch die Neigungsverhältnisse bedingten Betriebsschwierigkeiten, ein Zuschlag zu der Expeditionsfrist von 6 Stunden bei Eilgütern, sowie von 12 Stunden bei Frachtgütern;

(H.-M.-E. 25. October 1890, Z. 46.736.) | (H.-M.-E. 8. April 1893, Z. 13.267.)

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

für den Uebergang von der Hauptbahn in Jensovic auf die Localbahn Jensovic-Lužec und umgekehrt $^1/_2$ Tag für Frachtgut;

(H.-M.-E. 4. Juli 1889, Z. 10.684.) | (H.-M.-E. 16. Juli 1893, Z. 29.065.)

ferner mit Rücksicht auf den Umstand, dass im Verkehre zwischen Ungarn und dem nördlichen Böhmen auf der Route via Donauuferbahn—Gmünd—Hrabowka für die gesellschaftliche Strecke ein unverhältnissmässig geringer Lieferzeitantheil entfällt, bis auf Weiteres für den Uebergang von Fracht- und Eilgütern, dann von Vieh, in Wien-Donauuferbahn auf die Oesterr. Staatsbahnen und vice versa, und zwar im Verkehre von und nach Ungarn via Marchegg und via Bruck a. d. L.: 12 Stunden für Frachten und 6 Stunden für Eilgüter und Vieh;

(H.-M.-E. 31. October 1890, Z. 45.783.) | (H.-M.-E. 16. Juli 1893, Z. 29.065.)

Wiener Verbindungsbahn:

für den Anschlussverkehr von der Oesterr. Nordwestbahn auf die Südbahn-Matzleinsdorf oder auf die Eisenbahn Wien-Aspang und umgekehrt: 3 Tage für Frachtgut und $1^1/_2$ Tage für Eilgut; für den Anschlussverkehr in allen übrigen Fällen: 2 Tage für Frachtgut und 1 Tag für Eilgut. Diese der Wiener Verbindungsbahn und nicht den in dieselbe einmündenden Bahnen gewährten Zuschlagsfristen werden von den letzteren und der Oesterr. Nordwestbahn im Einvernehmen mit der Wiener Verbindungsbahn unter sich vertheilt. Bei Sendungen von lebendem Vieh findet in allen Fällen nur eine Zuschlagsfrist von 2 Tagen bei Beförderung als Frachtgut und von 1 Tag bei Beförderung als Eilgut Anwendung.

(H.-M.-E. 2. Juli 1887, Z. 13.461.) | (H.-M.-E. 19. October 1893, Z. 52.858.)

II. Rücksichtlich der Bahnstrecken, welche dem internationalen Uebereinkommen nicht unterstellt sind:

Auf den Linien der

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

für den Uebergang in Kolomea auf die Kolomeaer Localbahnen: $^1/_2$ Tag für Frachtgut und $^1/_4$ Tag für Eilgut (H.-M.-E. 10. October 1887, Z. 34.296.)

Mühlkreisbahn:

für Güter, welche von und nach den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Kremsthalbahn und darüber hinaus mit directen Frachtbriefen transitiren: Expeditions-Zuschlagsfristen von 12 Stunden für Eilgüter und von 24 Stunden für Frachtgüter (H.-M.-E. 10. November 1888, Z. 42.826.)

Oesterr. Nordwestbahn:

für den Uebergang in Jedlesee von und nach der Dampftramway vormals Krauss & Co.: 1 Tag für Frachtgut und $^1/_2$ Tag für Eilgut (H.-M.-E. 14. Februar 1888, Z. 46.246 ex 1887.)

Steyrthalbahn:

mit Rücksicht auf die in den Anschlussstationen Garsten und Bad Hall nothwendige factische Umladung der Gütersendungen: zu der Expeditionsfrist 6 Stunden bei Eilgütern und Vieh und 12 Stunden bei Frachtgütern (H.-M.-E. 2. Jänner 1890, Z. 44.299 ex 1889 und 26. Februar 1892, Z. 59.663 ex 1891.)

Zur Frage der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bei Lastzügen und der Anwendung von continuirlichen Bremsen bei denselben.

Bei dem immer stärker zum Ausdrucke gelangenden Verlangen nach möglichst rascher Ueberwindung der Entfernung zweier geographischer Punkte, tritt auch die Frage der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge neben jener der Fahrgeschwindigkeit der die Personen befördernden Schnell-, Eil-, Express- und Blitzzüge immer mehr in den Vordergrund.

In Oesterreich ist die Maximal-Fahrgeschwindigkeit für Lastzüge nach Art. 20, P. 106, der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst mit 40 km per Stunde festgesetzt, eine Geschwindigkeit, welche nach den noch im Entwurfe liegenden neuen Grundzügen auf 50 km per Stunde erhöht werden soll.

Mit einer Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 50 km per Stunde fahren übrigens bei Anwendung der kürzesten Fahrzeiten schon jetzt jene beschleunigten Gütereilzüge der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche in den Strecken Wien—Krakau, Lundenburg—Brünn und Brünn—Prerau verkehren und lebende Thiere, Approvisionirungs- und dem Verderben unterliegende Güter befördern, doch ist ihre normale Geschwindigkeit mit 45 km per Stunde bemessen.

Ein Bedürfniss, bei Güterzügen eine grössere Geschwindigkeit als 50 km per Stunde anzuwenden, hat sich bis jetzt in Oesterreich noch nicht fühlbar gemacht, und es wäre auch ernstlich zu erwägen, ob die Mehrkosten einer weiteren Geschwindigkeits-Steigerung mit den damit

verbundenen Vortheilen in einem halbwegs günstigem Verhältnisse stünden.

Die Lösung der Frage der schnelleren oder langsameren Beförderung der Güter hängt von den wirthschaftlichen Bedürfnissen und der Art des Güteraustausches der einzelnen Länder ab.

Die Verhältnisse liegen bei uns anders als z. B. in Amerika, wo schon hinsichtlich der Entfernung der einzelnen Stationen und Handelscentren ein wesentlicher Unterschied besteht.

Zwischen zwei weit auseinanderliegenden Orten kommen in Oesterreich directe Massenbeförderungen von Gütern, die eine Anwendung grösserer Geschwindigkeit bedingen würden, nur in seltenen Fällen vor, und es gelangen vollbelastete Züge mit längerer Tour überhaupt seltener in Verkehr, daher es aus betriebsökonomischen Rücksichten geboten ist, dass die Locomotivkraft durch die Beigabe weiterer Güterwagen in den Zwischenstationen ausgenützt werde.

Die verhältnissmässig geringen Entfernungen, welche das Gros der Frachten in Oesterreich durchlauft, wird selbst die in den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst in Aussicht genommene Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf 50 km per Stunde nur in wenigen Relationen als zweckdienlich erscheinen lassen. In Deutschland, wo bei Güterzügen nur eine Geschwindigkeit von 45 km per Stunde nach dem Bahnpolizeireglement zulässig ist, verkehren diese Züge zumeist wesentlich langsamer.

Mit der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit steht in naturgemässem Zusammenhange auch die für die Verkehrssicherheit so wichtige Bremsfrage. Sollen die Güterzüge nach wie vor mit der Spindelbremse bedient werden, oder sollen continuirliche Bremsen zur Anwendung gelangen?

In dem Entwurfe der neuen „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst" ist die Ausrüstung der Güterzüge mit continuirlichen Bremsen nicht in Aussicht genommen, da nach diesen Grundzügen erst die mit mehr als 60 km per Stunde verkehrenden Züge mit continuirlichen Bremsen versehen sein müssen, wogegen für Güterzüge, wie bereits eben gesagt, eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von nur 50 km per Stunde beantragt ist. Ob in Oesterreich die Einführung der continuirlich wirkenden Bremsen eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der im ökonomischen Interesse möglichst langen und schweren Güterzüge, im Hinblicke auf die ungünstigen Neigungs- und Richtungsverhältnisse der meisten Bahnen zulässt, ist gewiss fraglich.

Für die Geschwindigkeit der Lastzüge bei der Bergfahrt ist wohl in erster Linie die Leistungsfähigkeit der Locomotive massgebend; soll in der Bergfahrt schneller gefahren werden, so ist dies im Allgemeinen nur durch Verminderung der Last zu erreichen. Etwas Anderes ist es bei der Thalfahrt; hier tritt das Sicherheitsmoment beschränkend auf.

Nachdem die abzubremsende Kraft im quadratischen Verhältnisse mit der Geschwindigkeit zunimmt, so ist es bei der nicht zu umgehenden Ungleichförmigkeit der Lastvertheilung im Güterzuge (leere, halb- und vollbeladene, mehr und weniger schwere Wagen), bei der im Hinblicke auf die meist ungünstigen Richtungsverhältnisse für lange Züge nothwendigen nicht gepressten, sondern langen Kuppelung der Wagen, ja bei der Kuppelung der Wagen bei abnormal langen Lasten (Langholz etc.) selbst, bei den schweren Folgen, welche schon eine geringfügige Entgleisungsursache bei der Thalfahrt eines schweren und langen Zuges in sich birgt, und bei den meist ungünstigen klimatischen Verhältnissen unserer Gebirgsbahnen, wohl kaum zu empfehlen, wesentlich grössere Fahrgeschwindigkeiten bei derartigen Güterzügen anzuwenden.

Die automatische Bremse wäre für die Erhöhung der Betriebssicherheit der Güterzüge gewiss von wesentlichem Vortheile, doch könnte deren Einführung dermal nur für kurze und leichte Güterzüge (Gütereilzüge) angestrebt werden. Diese Züge könnten dann auch ähnlich wie die Personenzüge gekuppelt und belastet sein und bei sonst günstigen Trasseverhältnissen der Bahn ausnahmsweise eine wesentliche Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit erhalten. In Oesterreich kämen diesbezüglich nur wenige Linien in Betracht, da mit Ausnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Carl Ludwig-Bahn wohl kaum eine andere Bahn in ihren Anlageverhältnissen die günstigen Prämissen für die beschleunigte Führung von Gütereilzügen aufzuweisen hat.

Die Einführung von continuirlichen Bremsen im Frachtenverkehre, so zweckmässig dieses Bremssystem auch erscheinen mag, wird übrigens bei den hiesigen Verkehrsverhältnissen noch eingehender Erwägungen vom wirthschaftlichen Standpunkte unterzogen werden müssen, da dadurch eine vollständige Aenderung der Betriebsweise bedingt wäre.

Auch müsste für den internationalen Verkehr zur Verhütung ähnlicher Unzukömmlichkeiten, wie selbe sich bei dem Uebergange fremdländischer Personenwagen auf österreichische Eisenbahnen und vice versa bezüglich der continuirlichen Bremsen ergeben, von den Verwaltungen aller normalspurigen Eisenbahnen Europas für Güterwagen das gleiche Bremssystem gewählt werden, daher eine erspriessliche Lösung der Frage der allgemeinen Einführung des continuirlichen Bremssystems bei den Lastzügen wohl nur im Wege eines internationalen Uebereinkommens erfolgen könnte.

Dass in Oesterreich und wohl auch im ganzen übrigen Europa die Güterzüge nicht mit „amerikanischer" Geschwindigkeit verkehren und nicht mit continuirlichen Bremsen ausgestattet sind, kann sohin weder der Kurzsichtigkeit der Eisenbahn-Verwaltungen noch den Eisenbahn-Behörden zur Last gelegt werden, es ist dies vielmehr die Folge aller oben angeführten ungünstigen Momente und thatsächlichen Verhältnisse.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von der Station Auspitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis zur Stadt Auspitz. (Anordnung der politischen Begehung.) Das vom Dr. Carl Freiherrn von Offermann, k. k. Commercialrath und mährisch-schlesischer Landesadvocat in Brünn vorgelegte Project für eine normalspurige Localbahn von der Station Auspitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis zur Stadt Auspitz wurde unter dem 30. October der k. k. Statthalterei in Brünn mit dem Auftrage übermittelt, bezüglich dieses Projectes das abgekürzte Verfahren im Sinne der §§ 2—5 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 38.151.]

Projectirte schmalspurige, mit gemischtem Betriebssysteme auszuführende Localbahn von Riva über Tione nach Pinzolo. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei-Abtheilung in Trient hat die Trassenrevision in Betreff des Projectes des Oswald Candelpergher für eine schmalspurige, mit gemischtem Betriebssysteme auszuführende Localbahn von Riva

über Tione nach Pinzolo für den 22. November anberaumt. Mit der Leitnng der Commission ist der Statthalterei-Secretär Alois Hafner betraut. [G.-I.-Z. 22.647.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Erweiterung der Verladestation Orlau-Lazy Hauptschacht: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Verladestation Orlau-Lazy Hauptschacht für den 22. November anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Kartum betraut. [G.-I.-Z. 21.845.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien — Bodenbach: Trinkwasserbrunnen in der Station Kolin.) Beim Wasserstationsgebäude in Kolin wird ein Trinkwasserbrunnen hergestellt.
[23. October, Z. 56.103.]

— (Lebensmittelmagazin in Böbm.-Trübau.) In der Station Böhm.-Trübau wird ein Lebensmittelmagazin hergestellt. [22. October, Z. 55.868.]

— (Linie Wien—Marchegg: Brückenwaage sammt Waaghäuschen in der Station Siebenbrunn-Leopoldsdorf.) In der Station Siebenbrunn-Leopoldsdorf wird für Zwecke der Ungereigner Zuckerfabrik eine Brückenwaage sammt Waagbäuschen mit 4000 kg Tragfähigkeit aufgestellt.
[21. October, Z. 52.280.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Strassenbrückenwaage in der Station Boikowitz.) In der Station Boikowitz wird für Zwecke der A. & M. Baltazzi'schen Zuckerfabrik in Napagedl eine Strassenbrückenwaage aufgestellt.
[19. October, Z. 51.547.]

— (Linie Kunowitz—Ungar.-Hradisch: Verlängerung der Sturzgeleise im Hofe der Zuckerfabrik von A. May, H. May & Co. in Ungar.-Hradisch.) Auf Grund des Ergebnisses der am 30. September durchgeführten politischen Begebung wurde für die Verlängerung der Sturzgeleise im Hofe der Zuckerfabrik von A. May, H. May & Co. in Ungar.-Hradisch der Bauconsens ertheilt.
[16. October, Z. 54.355.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Wels-Aschach. (Linie Wels—Unterohr: Betriebsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung wurde für die Strecke Kremsmünster Stift—Unterrohr der Linie Wels—Unterrohr der Betriebsconsens ab 19. November ex commissione ertheilt. [19. November, Z. 61.722.]

Nachrichten aus Ungarn.

Verkehrsstatistik des in Ungarn sich bewegenden Waarenverkehres. (Constituirnng der Schätzungs-Commissionen.) Die Verkehrsstatistik des in Ungarn sich bewegenden Waarenverkehres wird, wie aus Budapest berichtet wird, fernerhin mit Sorgfalt gepflegt werden, und wurden im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers, im Interesse der Vervollständigung der Statistik, Schätzungs-Commissionen für die verschiedenen Waarengattungen eingesetzt. Die durch Se. Majestät bestätigten Statuten haben die Organisirung dieser Schätzungs-Commissionen auf einer ganz neuen Grundlage geregelt, demzufolge von diesen Statuten eine erfolgreiche Lösung der Feststellung der Werthe — dieser Hauptfrage der Waarenverkehrs-Statistik — zu erwarten ist. Die neue Schätzungs-Commission bat am 6. November ihre constituirende Sitzung gebalten, deren Hauptgegenstand die Feststellung des Wirkungskreises der einzelnen Sectionen der Commission bildete. — Zur Sitzung waren die Präsidenten der einzelnen Sectionen eingeladen und gelang es, eine zweckmässige Gruppirung der gesammten Waaren nach Fachsectionen festzustellen.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Reclamationen bezüglich der auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen vorkommenden Transportschäden.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Erledigung von Reclamationen für Waarenabgang, Beschädigung und Lieferfrist-Ueberschreitung den Betriebsleitnngen, und insofern es sich um die Stationen der Strecke Fiume — C.-Moravica handelt, der Verkehrsleitung in Fiume obliegt. Demnach sind derartige Reclamationen im Interesse der schnelleren Erledigung derselben, resp. um der unnützen Hin- und Hersendung solcher Eingaben vorzubeugen, direct an diejenige Betriebsleitung, zu welcher die Auf- oder Abgabsstation gehört, resp. an die Verkehrsleitung in Fiume zu richten. Behufs diesfälliger besserer Orientirnng bat die oben genannte Direction ein Stations-Verzeichniss verfasst, aus welchem entnommen werden kann, welcher Betriebsleitung eine Station untersteht. Dieses Verzeichniss ist für 10 kr. im Drucksortendepot der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (Andrássystrasse Nr. 75) erhältlich. Schliesslich wird noch bemerkt, dass Eingaben in Angelegenheit von Gebühren-Rückvergütungen aus dem Güterverkehre nach wie vor an die Direction in Budapest zu richten sind.

Ausland.

Deutsches Reich. (Internationales Eisenbahn-Frachtrecbt.) Dem Bundesrath ist folgende Zusatzerklärung zu dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkebr zugegangen: Nachdem die Regierungen von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, der Niederlande, von Russland nnd der Schweiz es für zweckmässig erachtet baben, das bezüglich des Beitritts zu dem am 14. October 1890 in Bern vollzogenen Uebereinkommen zu beobachtende Verfahren genau zu regeln, sind die Unterzeichneten über Folgendes übereingekommen: Die Staaten, welche an dem Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht betheiligt sind, können ihren Beitritt zu demselben erklären. Sie haben sicb zu diesem Zwecke an die Schweizerische Regierung zu wenden. Die gedachte Regierung wird den bezüglichen Antrag dem Centralbureau zur Prüfung übermitteln und demnächst ihre Vorschläge den Vertragsstaaten mittheilen. Im Falle allseitiger Zustimmung wird die Schweizerische Regierung die Annahme der Beitrittserklärung dem betreffenden Staat und in gleicber Weise den Vertragsstaaten bekannt geben. Der Beitritt soll in Wirksamkeit treten einen Monat nacb dem Datum der durch die Schweizerische Regierung erfolgten Bekanntgabe. Er schliesst von Rechtswegen die Annahme aller Bestimmungen des Uebereinkommens in sich. Die gegenwärtige Erklärung soll ratificirt werden und der Austausch der Ratificationsurkunde soll in der für das Uebereinkommen selbst gewählten Form thunlichst bald zu Bern erfolgen. Die Erklärung soll mit dem Tage des Austausches der Ratificationsurkunde in Kraft treten und dieselbe Dauer wie das Uebereinkommen haben. Der Zusatzerklärung, welche in Bern am 23. September d. J. unterzeichnet wurde, ist folgende, zur Mitvorlage an den Reichstag bestimmte, erläuternde Denkschrift beigefügt: In dem Internationaleu Uebereinkommen über den Eisenbahn-Fracbtverkehr ist der Beitritt weiterer Staaten nicbt vorgesehen. Der Mangel einer bezüglicben Bestimmung hat sich fühlbar gemacht, als im Jänner d. J. seitens des Fürstenthums Monaco die Aufnabme in das gedachte Uebereinkommen behufs Eintragung der im Fürstenthum belegenen Theilstrecke der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in die Liste der dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen nacbgesucht worden ist. Auch erscbeint es nicht ausgeschlossen, dass das Bedürfniss des Hinzutritts von Staaten zu dem Uebereinkommen in weiterem Umfang hervortreten wird. Seitens der Vertragsstaaten ist es daher für zweckmässig erachtet worden, die Modalitäten des Beitritts generell zn regeln. Die in Bern auf Einladung der Schweiz zusammengetretene Conferenz hat die vorstehende Zusatzerklärnng vereinbart, durch welcbe die Frage des Beitritts anderer Staaten in einfacher und zweckmässiger Weise geregelt wird. Etwaige Bedenken, die einem ohne weiteres freigestellten Beitritt entgegenstehen würden, erscheinen mit Rücksicbt auf die den ursprünglicben Vertragsstaaten vorbehaltene Genebmigung ausgeschlossen.
[„Z. d. V. D. E.-V."]

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbabnangelegenheiten.) Ueber die Ausführung der auf dem letzten ordentlichen Landtage 1891/92 von den Ständen gefassten Beschlüsse hat die Staatsregierung der Ständeversammlung unter Anderem auch mitgetheilt, dass von den bei Eröffnung des vorigen Landtages im Bau begriffenen Eisenbahnen die Linien Gera—Pforten—Wolfsgefärth, Falkenstein—Muldenberg, Taubenheim—Dürrhennersdorf, Wolkenstein—Jöhstadt, Schönberg—Hirscbberg, Oschatz—Strehla, sowie die an die Linie

Bautzen—Königswartha anschliessende Zweigbahn nach der Seidau im Spreethal dem Betriebe übergeben worden sind; die Linien Eppendorf—Hetzdorf, Waldheim—Rochlitz, Saupersdorf—Wilzschhaus und Herrnhut—Bernsdorf sind im Bau soweit vorgeschritten, dass die Betriebseröffnung auf denselben voraussichtlich noch im Monate December 1893 wird erfolgen können, während der Bau der von der vorigen Ständeversammlung beschlossenen Linien Olbernhau—Neuhausen, Bahnhof Reichenbach i. V.—Mylau, Chemnitz—Stollberg, Löbau—Weissenberg und Pirna—Doma in Angriff genommen worden ist und thunlichst gefördert wird. Die Eröffnung der letztgenannten Linie für den Güterverkehr dürfte in Kurzem möglich sein. Auch sind die den Umbau der Dresdener Bahnhöfe betreffenden Arbeiten planmässig vorgeschritten. Den Betrieb der von einer Privateisenbahn-Gesellschaft erbauten Industriebahn Zwickau—Crossen—Mosel hat die Staatseisenbahnverwaltung übernommen.

Schweiz. (Verweigerung der Concession für eine Eisenbahnverbindung Nyon-Crassier.) Ueber das Gesuch um Ertheilung der Concession für eine normalspurige Eisenbahn von Nyon zur Grenzstation Crassier, welche als Verlängerung der auf französischem Gebiete projectirten Eisenbahnlinie von Gex nach Divonne gedacht war, hat sich der Staatsrath von Genf dahin ausgesprochen, dass durch eine Linie Longeray—Divonne—Nyon die Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn mit dem schweizerischen Eisenbahnnetze unter Umgehung Genfs verbunden würde, wodurch nicht nur die Interessen Genfs, sondern auch diejenigen der Schweiz in empfindlichster Weise berührt würden; ebenso hat sich das Militär-Departement des Bundesrathes gegen dieses Project ausgesprochen. Der Bundesrath beantragt daher in der Botschaft an die Bundesversammlung vom 3. November, auf das Concessionsgesuch für eine normalspurige Eisenbahn von Nyon nach Crassier nicht einzugehen.

— (Nachtrag II zum Reglement und Tarif für den Transport lebender Thiere.) Mit 1. December tritt zum Reglement und Tarif vom 1. April 1890 für den Transport lebender Thiere auf den schweizerischen Eisenbahnen ein Nachtrag II in Kraft.

Frankreich. (Verkehr auf den Pariser Bahnhöfen im Jahre 1892.) Im Jahre 1892 sind auf den Pariser Bahnhöfen mit Ausnahme der Gürtelbahnstationen 43,513.168 Personen angekommen (gegen 39,295.440 in 1891), während 44,181.367 (40,099.850) Personen von dort abgefahren sind; der gesammte Personenverkehr belief sich demnach auf 87,694.535 (79,395.290) Personen. Auf die einzelnen Bahnhöfe entfielen 1892 folgende Zahlen:

Bahnhof	Abfahrt Personen	Ankunft Personen
Montparnasse-Staatsb.	74.764	79.305
Paris-Nord	6,820.435	6,784.962
Paris-Ost	4,597.481	4,625.854
Bastille-Vincennes	6,651.928	6,603.708
Saint Lazare	17,984.522	17,512.530
Montparnasse-West	2,407.501	2,382.718
Marsfeld	61.569	65.040
Paris-Orléans	1,882.463	1,839.717
Paris-Sceaux	1,179.821	1,145.718
Paris-P. L. M.	2,518.471	2,471.275
Batignolles und Bercy	2.409	2.340
Zusammen	44,181.367	43,513.168

An der Verkehrszunahme gegenüber dem Vorjahre waren sämmtliche Bahnhöfe betheiligt; am bedeutendsten war diese Zunahme beim Westbahnhof Saint Lazare mit 3,545.197 Personen und beim Nordbahnhof mit 1,988.697 Personen. Der Güterverkehr der Pariser Bahnhöfe (Empfang und Versandt) belief sich dagegen 1892 nur auf 8,397.500 (8,479.702) t; davon entfielen 7,899.313 (8,005.331) t auf den Frachtgut- und 498.187 (474.371) t auf den Eilgutverkehr. Letzterer ist also in Folge der am 1. April 1892 in Kraft getretenen Tarifermässigung gestiegen und der Rückgang fällt allein dem Frachtgutverkehr zur Last. [„Z. d. V. D. E.-V.“)

Russland. (Tarifermässigung für Eisenbahnpassagiere III. Classe.) Vom 6. October ab ist für die Eisenbahnpassagiere III. Classe von Moskau nach Tscheljabinsk und zurück via Rjäsan und Tula ein gegen den directen Normaltarif um 25 pCt. ermässigter Tarif eingeführt; dieser Tarif ist nach der „Z. d. V. D. E.-V.“ der erste Versuch, im directen Verkehre einen ermässigten Tarif für die Dauer eines ganzen Jahres einzuführen, da bisher die russischen Eisenbahnen Tarifermässigungen im Passagierverkehre nur für die Sommerzeit nach Curorten eintreten liessen.

— (Betriebsergebnisse der Südwestbahnen im Jahre 1892.) Die Einnahmen der Südwestbahnen betrugen im Jahre 1892: 28,653.258 Rubel, die Ausgaben 17,370.254 R. und der Reingewinn sohin 11,283.004 R. Von den Einnahmen entfallen auf den Güterverkehr 19,810.219 R. und auf den Personen- und Eilgutverkehr 5,160.140 R. Die Anzahl der beförderten Personen belief sich auf 3,638.013.

Türkei. (Eisenbahn-Concessionen.) Nach einem Bericbte des Präsidenten der Verwaltungs-Commission für die öffentliche ottomanische Schuld sind seit März 1892 Concessionen für fünf grössere Bahnunternehmungen in der Türkei Seitens der ottomanischen Regierung ertheilt worden, u. zw.:

Eski Schehr-Koniah	288	engl. Meilen
Angora-Cesarea	256	„ „
Allea-Karahissar	155	„ „
Salonichi-Dédéagatsch	300	„ „
Damascus-Biredjik	380	„ „

im Ganzen somit für 1379 engl. Meilen oder 2219 Kilometer. Für sämmtliche Linien sind kilometrische Erträgniss-Garantien bis zum Betrage von 12.500 Francs Seitens der Regierung ertheilt worden. Der Bericht bezweifelt jedoch, ob es gelingen wird, alle diese Linien wirklich zum Bau zu bringen, da einige derselben nicht glücklich gewählt erscheinen. Der Bau der Linien Eski Schehr—Koniah und Salonichi—Dédéagatsch ist im Sommer dieses Jahres begonnen worden; für die Linie Allea—Karahissar liegen überhaupt noch keine Aufnahmen vor. Diese letztere würde eine Fortsetzung der bestehenden Bahn Smyrna-Cassaba darstellen, wobei in Karahissar eine Vereinigung mit dem anatolischen Bahnsystem in's Auge gefasst ist.

[„Railway News“.]

Grossbritannien. (Länge einiger Bahntunnels.) Die am 6. November vorläufig für den Güterverkehr eröffnete Zweiglinie der Midland-Bahn, genannt die Dore and Chinley-Zweiglinie, durchbricht in ihrem Zuge den Hauptgebirgsrücken Englands und erforderte deshalb die Herstellung kostspieliger Brücken und Tunnels, wodurch sich die Kosten der nur 20·5 engl. Meilen = 33 km langen Bahn auf nahezu 1,000.000 £. stellten. Die neu eröffnete Linie bildet ein Bindeglied der bisherigen Hauptbahnen von Manchester nach Derby, von Carlisle, Leeds und Sheffield nach dem Süden von England. Der Gebirgsübergang ist in der Grafschaft Derbyshire gelegen und besitzt derselbe zwei Tunnels von je 6200 und 3702 Yards Länge (5669 m und 3385 m), von welchen der erstere, an Länge nur dem Severn-Tunnel nachstehend, zugleich der längste englische Inland-Tunnel ist. Von anderen Bauwerken dieser Linie ist zu erwähnen, die eiserne Brücke bei Bamford über den Derwent-Fluss mit 100 Yards = 91·4 m Lichtweite in einer Spannung und der Viaduct bei Chinley, welcher aus 13 gewölbten Oeffnungen besteht. Nach Angaben der „Railway News“ sind im Nachstehenden die in Grossbritannien ausgeführten Bahn-Tunnels von mehr als 3000 Yards = 2743 m Länge zusammengestellt.

Name des Tunnels	Bahn	Länge des Tunnels Yard	Meter
Severn	Great Western	7664	7008
Totley	Midland	6200	5669
Stanedge	North Western	5342	4795
Woodhead	Manchester u. Sheffield	5297	4814
Bramhope	North Eastern	3745	3424
Medway	South Eastern	3740	3420
Cowburn	Midland	3702	3385
Sevenoaks	South Eastern	3600	3292
Box	Great Western	3227	2951

Schiffahrt.

Schiffbarmachung des Béga-Canales. (Petition der Interessenten.) Die Interessenten der Comitate Torontál und Temes haben in einer von der Nagy-Becskereker Lloyd-Gesellschaft (Association zur Förderung des commerciellen

Verkehres) einberufenen Versammlung den Beschluss gefasst, an den königlich ungarischen Handelsminister im Wege einer Petition die Bitte zu stellen, dass der von Temesvár bis Nagy-Becskerek führende Béga-Canal durch ausgiebige Baggerungen in stets gut schiffbaren Zustand versetzt und erhalten, ferner von Nagy-Becskerek aus bis zur Einmündung desselben bei Gusztos nächst Titel, durch Einbau von Schleusen gleichfalls in schiffbaren Zustand hergestellt werde, um Temesvár und das Temeser Banat durch Vermittlung einer directen Wasserstrasse mit der Theiss und der Donau zu verbinden.

Preussen. (Sprengstoffbeförderung auf Wasserstrassen.) Die von den preussischen Ministerien des Innern und für Handel und Gewerbe am 19. October erlassene Polizeiverordnung, betreffend den Verkehr mit Sprengstoffen, enthält bezüglich der Beförderung dieser Gegenstände auf Wasserstrassen nachstehende Anordnungen:

Zugelassen zum Verkehre auf Wasserstrassen sind:

1. Pulver-Sprengsalpeter, brennbarer Salpeter (ein sehr inniges Gemisch aus neutral reagirenden Salpeterarten und Kohle oder Stoffen, deren wesentlicbe Bestandtheile Koblenstoff, Wasserstoff und Sauerstoff sind, mit oder ohne Schwefel).
2. Folgende Nitroglycerin-Präparate:
   a) Dynamit I (ein bei mittlerer Temperatur plastisches, nicht abtropfbares Gemisch von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht sprengkräftigen und nicht selbstentzündlicben Stoffen);
   b) Dynamit II und III (Kohlendynamit, ein Gemisch von Nitroglycerin mit schiesspulverähnlichen Gemengen);
   c) Sprenggelatine (ein bei mittlerer Temperatur zähelastiscbes Gemisch aus durcb Nitrocellulose gelatinirtem Nitroglycerin mit oder ohne kohlensaure Alkalien, beziehungsweise alkalischen Erden oder neutral reagirenden Salpeterarten;
   d) Gelatinedynamit, ein bei mittlerer Temperatur plastisches Gemisch, bestehend aus Nitroglycerin, welches durch Nitrocellulose gelatinirt ist und Holzmehl, Salpeter und kohlensauren Alkalien, beziehungsweise alkalischen Erden;
   e) Karbonit, ein Gemisch von Nitroglycerin mit schiesspulveräbnlichen Gemengen und mit flüssigen, an sich nicht sprengkräftigen oder nicht selbstentzündlichen Stoffen.
3. Nitrocellulose (lockere, mit mindestens 20 pCt. Wassergebalt und gepresste, gelatinirte) insbesondere Schiessbaumwolle und Kolodiumwolle, sowie Gemische von Nitrocellulose mit neutral reagirenden Salpeterarten.
4. Folgende Gemische, welche Nitroverbindungen von Stoffen der aromatischen Reihe enthalten:
   a) Sekurit (ein Gemenge von Ammoniaksalpeter, Kalisalpeter und Dinitrobenzol oder ähnlichen Stoffen);
   b) Roburit (ein Gemisch von Chlordinitrobenzol, Chlornitronapbtalin oder Nitrochlorbenzol und Ammoniaksalpeter).
5. Kartuschen, Petarden, Feuerwerkskörper, sprengkräftige Zündungen zum Entzünden von Ladungen (zum Beispiel Sprengkapseln), Zündplättcben (amorces).
6. Alle jeweilig zur Versendung auf den Eisenbahnen zugelassenen Sprengstoffe.

Zu Versuchszwecken kann die Versendung neuer, vorstehend nicht aufgeführter Sprengstoffe von der Landespolizeibehörde gestattet werden.

Vom Verkehre ausgeschlossen sind die nach dem Vorstehenden nicht zugelassenen Sprengstoffe, insbesondere:

1. Nitroglycerin als solches und in Lösungen.
2. Knallgold, trocken, in fester oder Pulverform; Knallquecksilber, Knallsilber und die damit dargestellten Präparate.
3. Nitrozuckerarten, Nitrostärkearten und die damit hergestellten Gemische.
4. Gemische, welche Nitroglycerin abtropfen lassen.
5. Sprengstoffe, die entweder sauer reagiren (ausgenommen Pulver, Sprengsalpeter, brennbarer Salpeter, Sekurit, Roburit), oder bei einer Temperatur bis zu 40° C. zur Selbstzersetzung neigen, oder endlich cblorsaure Salze, pikrinsaure Salze, Phosphor oder Scbwefelkupfer enthalten (ausgenommen Sprengkapseln und Zündplättchen.
6. Sprengstoffe in Patronenhüllen, soferne diese äusserlich mit Nitroglycerin oder mit einer anderen Sprengflüssigkeit benetzt, oder äusserlich mit festen Sprengstoffen behaftet sind.
7. Sprengpräparate, bei welchen die einzelnen an und für sich nicht sprengkräftigen Bestandtheile in einem geschlossenen Behälter durch leicht brechbare Scheidewände oder Hahnvorrichtungen so lange getrennt gebalten werden, bis die Explosion durch Zertrümmerung, Verscbiebung der Scheidewände oder Oeffnen der Hahnvorrichtungen erfolgen soll.

Für die Versendung von Sprengstoffen in mehr als 35 kg Bruttogewicht muss der Versender unter Angabe des Bestimmungsortes der Ortspolizeibebörde des Versendungsortes den Frachtschein zur Visirung vorlegen. Der Empfang der Sendung ist vom Empfänger auf dem dem Frachtbriefe beigefügten Lieferscheine zu bestätigen. Die bescbeinigten Lieferscheine sind der Ortspolizeibebörde des Versendungsortes auf Verlangen jederzeit vorzuzeigen.

Wer an der Versendung von solcben Sprengstoffen, welche den Vorschriften des Reicbsgesetzes vom 9. Juni 1884 gegen den verbrecherischen und gemeingefäbrlichen Gebrauch von Sprengstoffen unterliegen, in der Weise theilnimmt, dass er dabei in den Besitz von Sprengstoffen gelangt (Spediteur, Transportführer, Transportbegleiter), muss den vorgeschriebenen Erlaubnissschein zum Besitze von Sprengstoffen während der Dauer seines Besitzes stets bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen.

Für die Versendung auf dem Wasserwege sind die Sprengstoffe in hölzerne baltbare und dem Gewichte des Inhaltes entsprecbend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedicbtet sind, dass ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welcbe nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfacben Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappendeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Die zum Transport von Pulver, Sprengsalpeter und brennbarem Salpeter verwendeten Behälter dürfen keine eisernen Nägel, Schrauben oder sonstige eiserne Befestigungsmittel haben. Pulver, Sprengsalpeter und brennbarer Salpeter, dann das aus gelatinirter Nitrocellulose mit oder ohne Salpeter hergestellte Pulver darf in metallene Bebälter, ausgenommen solche von Eisen, verpackt werden. Vor der Verpackung in Tonnen oder Kisten müssen diese Stoffe entweder in Packete (Blecbbehälter) bis zu höchstens $2^1/_2$ kg Gewicht verpackt oder in dichte aus baltbaren Stoffen gefertigte Säcke, Mehlpulver in Säcke aus Leder oder dichten Kautschukstoff geschüttet werden. Die Nitroglycerin enthaltenden Präparate, sowie die Nitroverbindungen von Stoffen der aromatischen Reihe, welche zum Verkehre zugelassen sind, dürfen nur in Patronen nicht auch in loser Masse versendet werden. Diese Patronen, sowie jene aus gepresster Schiessbaumwolle mit oder ohne Paraffinüberzug sind durch eine Umhüllung von Papier in Packete zu vereinigen. Das Gleiche gilt für den Wasserversandt der nicht besonders aufgezählten aber zum Bahntransport zugelassenen Sprengstoffe, sofern auch letzterer Versandt nur in Patronenform erfolgen darf. Gepresste Schiesswollkörper mit mindestens 15 pCt. Wassergehalt, sowie Sekurit- und Roburitpatronen dürfen auch in dicht schliessende Blechbüchsen oder Pappschachteln verpackt werden. Für die Versendung loser Nitrocellulose mit mindestens 20 pCt. Wassergehalt ist feste Verpackung in starkwandige luftdicbte Behälter erforderlich. Sprengstoffe jeder Art dürfen weder mit Zündungen oder Zündscbnüren versehen, noch mit solchen oder mit Patronen für Feuerwaffen in dieselben Behälter verpackt werden. Die zur Verpackung dienenden Behälter müssen je nacb ihrem Inhalte mit der Aufschrift: Pulver, Sprengsalpeter u. s. w. versehen sein und ausserdem mit der Firma oder Marke der Fabrik, aus der sie herrübren, bezeichnet sein, oder eine von der Centralbehörde gebilligte und öffentlich bekannt gemacbte Bezeichnung der Fabrik tragen. Das Bruttogewicht der Versendungsstücke darf bei Pulver, Sprengsalpeter, brennbarem Salpeter, Scbiessbaumwolle, Kartuschen, Petarden, Feuerwerkskörpern oder Zündungen 90 kg, bei sonstigen Sprengstoffen 35 kg niebt übersteigen. Auf prismatisches Geschützpulver in Kartuschen findet diese Gewichtsbestimmung keine Anwendung. Die jeweilig für den Eisenbahnverkehr vorgeschriebene Verpackung gilt auch für die Versendung auf dem Wasserwege.

Auf Dampfschiffen, welche Personen befördern, dürfen Sprengstoffe nicht transportirt, an Schiesspulver oder Feuerwerkskörpern nur das zur Abgabe von Signalen Nothwendige mitgeführt werden. Eine Ausnahme findet nur statt, wenn in dringenden Fällen allgemeiner Gefahr, z. B. bei Eisstopfungen,

die nöthigen Sprenghüchsen und das zu deren Füllung erforderliche Materiale unter zuverlässiger Begleitung in kürzester Frist nach dem Bestimmungsort geschafft werden soll. Fäbren, welche Fuhrwerk mit Sprengstoffen übersetzen, dürfen andere Personen oder Fuhrwerke nicht befördern.

Beim Verpacken und Verladen, sowie beim Auspacken und Abladen darf kein Feuer oder offenes Licht gehalten und kein Tabak geraucht werden. Das Verladen und Abladen hat unter sorgfältiger Vermeidung von Erschütterungen zu geschehen, daher die Versendungsstücke nicht gerollt oder abgeworfen werden dürfen.

Die Schiffe müssen als Warnungszeichen eine von weitem erkennbare, stets ausgespannt gehaltene schwarze Flagge mit einem weissen P führen und dürfen niemals ohne Bewachung bleiben.

Bei jedem Aufentbalte von mehr als einer halben Stunde ist eine Entfernung von mindestens 300 m (bei eisernen oder stählernen Schiffen mit gut verschliessharen, feuersichen Laderäumen von 200 m) von Fabriken, Werkstätten und bewohnten Gebäuden einzuhalten. Die Ortspolizeihehörde darf, falls eine geeignete Haltestelle in dieser Entfernung nicht zu finden ist, gestatten, dass eine solche in einer geringeren, wenn aber nicht ein anderer Schutz gehoten ist, mindestens 200 m betragenden Entfernung von Fabriken, Werkstätten und bewohnten Gebäuden gewählt wird. Bei einem Aufenthalte von mehr als einer halben Stunde in der Nähe von Ortschaften ist überdies der Ortspolizeihehörde tbunlichst schleunige Anzeige zu erstatten und hat diese Behörde sodann die ihr nothwendig scheinenden Vorsichtsmassregeln zu treffen.

Geräth eine Sprengstoffsendung unterwegs in einen Zustand, dass der Weiterversandt bedenklich erscbeint, so hat die vom Transportführer scbleunigst zu verständigende Ortspolizeibehörde, die zur gefahrlosen weiteren Behandlung der Sendung erforderlicben Anordnungen zu treffen, nach Umständen nnter Zuziehung eines auf ihre Aufforderung vom Absender zu entsendenden Sacbverständigen. Bei Gefahr im Verzuge erfolgt die Vernichtung der Sprengstoffe durch die Polizeihehörde auf Kosten des Absenders ohne vorherige Benachrichtigung desselben, wenn möglich nach Angabe und unter Aufsicbt eines Sachverständigen.

Bei Versendungen unter 35 kg Bruttogewicht finden Ausnahmen von einzelnen der vorstehenden Bestimmungen, bei solchen auf Holzschiffen oder auf eisernen oder stählernen Schiffen ohne dichtschliessende, feuersicher hergestellte, während des Transportes unter Verschluss gehaltene Laderäume noch einige weitere Vorsichtsmassregeln statt.

Patronen aus Nitroglycerinpräparaten sind (den Fährtransport ausgenommen) mit einer das Eindringen von Wasser oder Feuchtigkeit verhindernden Umhüllung (z. B. mit Gummilösung, verklebtem Gummibeutel) zu versehen.

Das Ein- und Ausladen darf nur an einer von der Ortspolizeibehörde bestimmten, von bewohnten Gehäuden mindestens 300 m entfernten Stelle erfolgen. Die Ladestelle darf während ihrer Benützung dem Publicum nicht zugänglich sein und ist, wenn ausnahmsweise das Aus- und Einladen bei Dunkelheit stattfindet, mit fest- und hochstehenden Laternen zu erleuchten. Die mit Sprengstoffen gefüllten Behälter dürfen nicht eher auf die Ladestelle gebracht oder zugelassen werden, als die Ladung heginnen soll.

Auf dem Schiffe müssen die Sprengstoffe in einem abgeschlossenen Raume, welcher bei Dampfschiffen möglichst weit von den Kesselräumen entfernt zu sein hat, unter Deck fest verstaut werden. Bei Verladung in offenen Booten müssen letztere mit einem dicht scbliessenden, feuersicheren Plantuche (z. B. imprägnirter Leinwand) überspannt sein. Weder in den so benützten, noch in den nnmittelhar daranstossenden, dürfen Zündhütcben und Zündschnüre verpackt sein. Leicht entzündliche oder selbstentzündlicbe Stoffe, zu welchen Steinkoblen und Coaks überhaupt nicht gerechnet werden, sind von der gleichzeitigen Beförderung überhanpt ausgescblossen.

Sind zn öffnende Brücken oder Schleusen zu passiren, so hat der Transportführer dem Brücken- oder Schleusenwärter Anzeige zu erstatten und vor der Durchfahrt dessen Bestimmngen abzuwarten. Der Brücken- oder Schleusenwärter hat Sorge zu tragen, dass die Durcbfahrt ohne unnötbigen Aufenthalt und mit Vermeidung besonderer Gefahren erfolge. Das Anlegen darf nur an Orten geschehen, welche während des Aufentbaltes dem Publicum nicbt zugänglich sind. Die Ortspolizeibehörde ist stets vorher in Kenntniss zu setzen und hat Vorscbriften über Zeit und Ort zu geben und Vorsicbtsmassregeln im Einzelnen zu treffen.

Zuwiderbandlungen gegen die vorstehenden Vorscbriften werden nach § 367, Nr. 5 des Strafgesetzbuches bestraft, soweit nicht härtere Strafen nacb dem Reichsgesetze vom 9. Juni 1884 verwirkt sind.

Die neuen Vorschriften treten mit 1. April 1894 in Kraft, mit welchem Tage alle im Jahre 1879 und seitdem über den Verkehr von Sprengstoffen von den Ministerien des Innern, für Handel und Gewerbe, den Regierungs-Präsidenten, Bezirksregierungen und Landdrosteien erlassenen Polizeiverordnungen unwirksam werden.

Amerika. (Schiffsverkehr auf den grossen Seen.) Einen Einblick in die Grösse des Verkehres, welcher sich auf den grossen amerikanischen Seen abwickelt, liefert die Thatsache, dass am 26. Septemher der Dampfer „Colgate“ von Duluth nach dem Erie-See abging, welcher vier Boote im Schlepptau hatte, wodurch die beförderte Gesammtladung sich auf 270.000 Bushels Weizen und 5000 Tonnen Erz stellte. Schon am nächsten Tage ging von Duluth abermals ein Dampfer nach dem Erie-See mit zwei Booten ab und nahm 80 Meilen weiter abwärts noch zwei Boote auf. Diese 5 Schiffe enthielten zusammen eine Ladung von 179.000 Bushels Weizen und 7400 Tonnen Erze. Die Frachtgebühr für das Getreide betrug $2^3/_4$ Cents per Bushel, für die 1000 engl. Meilen lange Fahrt, für das Erz wurden 90 Cents per Tonne herechnet; Rückfrachten an Erz werden für die ganze Fahrtlänge von 1000 Meilen zu 15 Cents per Tonne übernommen. Die übernommene Fracbt an Weizen und Erzen ergab für den Dampfer „Colgate“ eine Einnahme von 11.925 Dollars, jene für den Dampfer „Wilson“ in seiner Tbalfahrt 11.682 Dollars.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 20. bis zum 26. November.)

Adriatischer Dienst.

21. Novemb., um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Massimiliano“, Capitän P. Craglietto, nach Venedig.

22. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

23. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste“, Capitan B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

23. „ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta“, Capitän E. Radeglia, nach Venedig.

24. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän E. Klun, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

25. „ 11 Uhr Nachts: Dampfer „Massimiliano“, Capitän P. Craglietto, nach Venedig.

26. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän A. Lazzari, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

21. Novemb., um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Ettore“, Capitan P. Berberovich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Piräus, Syra, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Khios und Cesmè. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli und Rhodus.

22. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Leda“, Capitän F. Goll, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen. Ferner nach Varna und Burgas mit Ueberschiffung in Constantinopel.

24. „ zu Mittag: Dampfer „Thalia“, Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

25 „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Elektra“, Capitän G. Bojanovich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi und Dardanellen. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Odessa; ferner nach Batum mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Poseidon“, Capitän A. Fellner nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

„ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Maria Theresia“, Capitän A. Mitis, nach Calcutta (Ausserordentliche Fahrt).

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumax-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind die nachbezeichneten Strecken vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten: die am 1. November eröffnete Strecke Bockhorn—Grabstede, 2·89 km; die voraussichtlich am 1. December zur Eröffnung gelangende Strecke Borgstede — Bockhorn, 7·0 km, der grossherzogl. Oldenburg. Staatseisenbahnen; die gleichfalls voraussichtlich am 1. December zur Eröffnung gelangende Strecke Ohligs—Hilden, 7·2 km, der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld und die am 26. October dem öffentlichen Verkehre übergebene Reichenau a. K.-Solnitzer Localbahn, 15·382 km, der Oesterr. Nordwestbahn.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Von der geschäftsführenden Verwaltung ist das Verzeichniss Nr. 59 (Böhm. Commercialbahnen) neu, zum Verzeichniss Nr. 74 (k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen) der I. und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der XIV. Nachtrag herausgegeben worden. Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 59 wird das im November 1885 herausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat October 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	48·68	382·01	88·44	342·25	811·33	—	154·09	657·24
Roggen	444·65	455·11	251·76	648·00	298·32	—	5·98	292·94
Gerste	197·66	1·68	100·15	99·19	1159·87	932·48	1153·71	938·64
Hafer	—	155·13	100·00	55·13	00·06	1004·46	703·18	301·34
Erbsen	665·95	99·60	101·58	663·97	91·52	904·95	101·10	895·37
Bohnen	186·58	594·00	612·68	167·90	316·31	—	—	316·31
Raps	115·21	85·64	80·23	120·62	117·27	—	—	117·27
Wicken	96·59	—	96·59	—	—	—	—	—
Hirse	22·03	—	—	22·03	—	498·16	184·12	314·04
Leinsaat	7·93	—	7·93	—	—	—	—	—
Linsen	—	—	—	—	100·70	—	50·11	50·59
Leindotter	—	199·14	—	199·14	—	—	—	—
Mohn	—	20·68	4·35	16·33	—	398·32	199·70	198·62
Diverse	—	48·10	—	48·10	15·17	8·71	—	23·88
Zusammen	1785·28	2041·09	1443·71	2382·66	2910·55	3747·08	2551·99	4105·64
Versicherungswerth ö.W. fl.	13.134	16.129	10.609	18.654	21.399	32.590	18.840	35.149
Spiritus	309·14	—	—	309·14	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	5.565	—	—	5.565	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	1	—	—	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	1920	—	—	1920
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Betriebseröffnung auf der Theilstrecke Kremsmünster-Stift—Unterrohr der Localbahn Wels-Unterrohr.

Am 19. November 1893 wurde die Theilstrecke Kremsmünster-Stift—Unterrohr dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Dieselbe führt von Kremsmünster-Stift über die Haltestellen Wolfgangstein und Achleithen nach der Station Unterrohr der Kremsthalbahn.

Die obgenannten Haltestellen werden nur für den Personenverkehr in Benützung genommen.

Nachdem die Theilstrecke Wels—Kremsmünster-Stift bereits am 14. October 1893 eröffnet wurde, erscheint mit obigem Tage die Gesammtstrecke der Localbahn Wels-Unterrohr dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Wien, am 19. November 1893. [971]

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Seehafen-Ausnahmetarifes Theil II, Heft IV, und des Nachtrages I zu Theil II, Heft III.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1893 gelangen zur Einführung:

a) ein neuer Seehafen-Ausnahmetarif Theil II. Heft IV, für den Verkehr zwischen den Hafenstationen Antwerpen (Bassins und Entrepôt) loco und transit, Antwerpen (Süd und Süd-Quais) loco und transit, Brüssel loco und transit, Gent loco und transit, Löwen loco und transit, Ostende loco und transit der Belgischen Staatsbahnen, Antwerpen (Bassins und Entrepôts) loco und transit, Antwerpen (Süd-Quais) transit und Löwen loco und transit der Grossen belgischen Centralbahn und Terneuzen loco und transit der Eisenbahn Mecheln-Terneuzen einerseits und Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen andererseits;

b) der Nachtrag I zum Seehafen-Ausnahmetarife vom 1. Mai 1893, Theil II, Heft III.

Der ad b) angeführte Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Durch den neuen Seehafen-Ausnahmetarif (Theil II, Heft IV) wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1892 aufgehoben.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, bleiben die betreffenden Sätze des Tarifes vom 1. Juli 1892 noch bis 12. Jänner 1894 in Giltigkeit.

Exemplare des neuen Tarifes sind um den Betrag von 20 kr. und Exemplare des Nachtrages um den Betrag von 5 kr. per Stück bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen erhältlich.

Wien, am 17. November 1893. [972]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Namens der betheiligten Verwaltungen.

Englisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Tarif-Theil I.

Am 1. December 1893 tritt für den Güterverkehr der Englisch-Deutschen Eisenbahnverbände ein neuer Tarif-Theil I in Kraft, welcher von gleichem Zeitpunkte auch für den Englisch-Bayerischen Güterverkehr Geltung hat.

Insoweit durch den neuen Tarif-Theil I Frachterhöhungen oder Transport-Erschwernisse zur Geltung kommen, tritt derselbe erst mit 15. Jänner 1894 in Wirksamkeit.

Durch den neuen Tarif-Theil I werden die Bestimmungen des Theiles I der Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände vom 1. Juni 1890, soweit dieselben noch für den directen Verkehr mit der grossen englischen Ostbahn Geltung haben, ferner die Bestimmungen des Tarif-Theiles II vom 15. Mai 1891 für den Bayerisch-Belgisch-Englischen Güterverkehr ausser Wirksamkeit gesetzt.

Der neue Theil I enthält:

A. das Reglement;
B. die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification;
C. den Nebengebührentarif.

Die Bestimmungen für den Englisch-Oesterreichischen Güterverkehr werden in einem gesonderten Tarifhefte (Theil II) veröffentlicht werden.

Es wird noch aufmerksam gemacht, dass mit dem neuen Theil I für den Englisch-Deutschen Güterkehr auch ein neues Frachtbrief-Formular zur Einführung gelangt (vergl. die Anlage 2 zum neuen Tarife), und dass in keinem Falle für Sendungen nach England der internationale Frachtbrief verwendet werden darf.

Exemplare des neuen Tarif-Theiles I sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von Mark 0·30 pro Stück erhältlich.

Wien, am 16. November 1893. [973]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Neuer Seehafen-Ausnahmetarif, Tarif, Theil II, Heft IV, dann Nachträge X zu Theil II, Heft 1 und II, Nachtrag I zu Theil II, Heft III, und Nachtrag III zu Theil II, Heft V.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1893 gelangen zur Einführung:

a) Ein neuer Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II, Heft IV, für den Verkehr zwischen den Hafenstationen
Amsterdam (Holländische Eisenbahn und Niederländische Staatsbahn),
Rotterdam (Niederländische Staatsbahn und Holländische Eisenbahn),
Rotterdam a. d. Maas (Niederländische Staatsbahn und Holländische Eisenbahn),
Dordrecht (Niederländische Staatsbahn und Holländische Eisenbahn),
Hoek van Holland (Holländische Eisenbahn),
Middelburg (Niederländische Staatsbahn),
Vlissingen (Niederländische Staatsbahn)
einerseits und Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen andererseits;

b) der Nachtrag X zum Verbands-Gütertarif vom 1. Mai 1887, Theil II, Heft I;
c) der Nachtrag X zum Verbands-Gütertarif vom 1. Mai 1887, Theil II, Heft II;
d) der Nachtrag I zum Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893, Theil II, Heft III, und
e) der Nachtrag III zum Ausnahmetarif für Holz vom 1. December 1891, Theil II, Heft V.

Durch den ad a) genannten neuen Ausnahmetarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1887 nebst Nachträgen I bis VII aufgehoben.

Die ad b) bis e) bezeichneten Nachträge enthalten ausser Aenderungen von Bestimmungen der Tarife und Ergänzungen von Tarifvorschriften, noch die Aufnahme von Stationen, sowie Aenderungen und Ergänzungen von Ausnahmetarifen etc. etc.

Insoweit durch den neuen Tarif, Theil II, Heft IV, dann durch die ad b) bis e) angeführten Nachträge Frachterhöhungen eintreten, haben die bisherigen Frachtsätze bis 15. Jänner 1894 Geltung.

Exemplare der genannten Drucksachen sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. deren Stationen gegen Bezahlung des auf demselben aufgedruckten Preises erhältlich.

Wien, am 17. November 1893. [974]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 treten in Kraft:

a) Tarif, Theil II, Heft 2, für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina), dann der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhm. Nordbahn, k. k. priv. Böhm. Westbahn, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (westl. Linien), der Mährisch-schlesischen Centralbahn, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien) andererseits.
b) Ergänzte Neuauflage des Tarifes, Theil II, Heft 6, enthaltend Kartirungssätze für verschiedene Artikel in einzelnen Relationen.
c) Nachtrag I zum Tarife, Theil II, Heft 1, enthaltend Aenderungen und Berichtigungen dieses Tarifheftes.

Exemplare der Tarifhefte 2 und 6, sowie des Nachtrages I zum Tarifhefte 1 sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. im Wege der Verbandsstationen, und zwar das Tarifheft 2 zum Preise von 2 fl. ö. W. = 4 Kronen, das Tarifheft 6 zum Preise von 15 kr. ö. W. = 30 Heller und der Tarifnachtrag I zum Hefte 1 unentgeltlich zu beziehen.

Mit dem gleichen Tage wird das derzeit im Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischen Eisenbahnverband bestehende Tarifheft 2, giltig vom 15. September 1889, sammt den Nachträgen I bis III, sowie das Tarifheft 6 des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1893, sammt dem hiezu erschienenen Nachtrag I, ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, den 14. November 1893. [975]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Betriebseröffnung der Neubaustrecke Stupno-Břas—Radnitz mit der Endstation Radnitz.

Mit 1. December 1893 wird die Neubaustrecke Stupno-Břas—Radnitz dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Die Station Radnitz ist für den gesammten Personen-, Gepäcks-, Vieh- und Frachtenverkehr eingerichtet und sind die zur Anwendung gelangenden Tarife und Bestimmungen in dem unter Einem in Wirksamkeit tretenden Nachtrag VIII zum Localtarife für den Personen- und Gepäcksverkehr vom 1. October 1876 und im Nachtrag VI zum Localgütertarif Theil II vom 1. April 1882 enthalten.

Prag, am 15. November 1893. [976]

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Aenderungen im Anhange zum Local-Gütertarife Theil II.

Mit 1. Jänner 1894 erhöht sich der im Anhange zum Localtarife Theil II vom 1. April 1892 unter fortlaufender Nr. 5 Pilsen—Taus und umgekehrt im Specialtarife 2 enthaltene Frachtsatz von 16 kr. auf **18·8 kr.** pro 100 km.

Gleichzeitig treten mit 31. December 1893 ausser Kraft:

Der im obbezeichneten Anhange unter fortlaufender Nr. 7 für Biertreber Prag—Pilsen enthaltene Frachtsatz per 25·7 kr. pro 100 kg, dann die im Nachtrag II dieses Anhanges zu Seite 21 desselben, resp, zu fortlaufender Nr. 39 eingeführten Frachtsätze für Holz etc. von Stupno-Břas (Radnitz) nach Prag und Radotin per 33·84 kr. pro 100 kg.

Prag, am 15. November 1893. [977]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Aufnahme der Station Ó-Buda-Filatorigát.

Mit 1. December 1893 wird die Station Ó-Buda-Filatorigát der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in die Tarifhefte 3 und 4 die Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbandes mit den für Budapest nyugoti p. u. (Westbahnhof) giltigen Frachtsätzen aufgenommen.

Wien, am 16. November 1893. [978]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Druckfehler-Berichtigungen im Tarife.

In dem vom 15. October 1893 giltigen Theil II, Heft 3, des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbandstarifes sind folgende Berichtigungen durchzuführen:

a) Auf Seite 18: Der Satz für Eilgut Bremen—Arad beträgt statt 1313 richtig 3113 Pfg. — Der Satz der Classe C^2 Bremen—Pozsony beträgt statt 428 richtig 628 Pfg.

b) Auf Seite 19: Der Satz für Eilgut Brake etc.—Arad beträgt statt 1449 richtig 3249 Pfg.

c) Auf Seite 28 ist der Satz des Ausnahmetarifes 2 B in der Relation Brake etc. — Budapest und Köbánya von 910 auf 920 Pfg. abzuändern.

d) Auf Seite 55 beträgt der Satz des Ausnahmetarifes 13b Brake etc.—Szöreg statt 756 richtig 746 Pfg.

Die Berichtigungen sub a), b) und c) treten am 1. Jänner 1894 in Kraft.

Wien, am 17. November 1893. [979]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Tarife für Görlitz (S. St. E.).

Die sächsische Station Görlitz scheidet am 1. Jänner 1894 aus Heft 3 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifes aus und wird in den Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 2, durch den Nachtrag II einbezogen.

Für den Verkehr zwischen Görlitz (S.St.E.) und verschiedenen österreichischen Stationen, in welchem bis jetzt entweder keine oder nur wenige Sendungen befördert wurden, werden directe Frachtsätze in den erwähnten Nachtrag nicht übernommen, die directen Verkehrsbeziehungen zwischen diesen Stationen werden vielmehr gelöst.

Wien, am 15. November 1893. [980]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893.

Aenderungen und Ergänzungen.

Im vorbezeichneten Tarife treten mit dem 15. November und, soweit Frachterhöhungen damit verbunden sind, mit dem 20. December 1893 einige Aenderungen und Ergänzungen in Kraft. Diese betreffen: Zusatzbestimmungen zu den §§ 51 und 81 der Verkehrsordnung, zerlegte Fahrräder, Wildpret und geschlachtetes Geflügel, Alaunstein und Alaunerde, sowie Berichtigungen des Haupttarifes. Nähere Auskunft hierüber wird von den Güterabfertigungsstellen ertheilt. Die Ergänzung der bezeichneten Zusatzbestimmungen ist von den Landesaufsichtsbehörden genehmigt.

Dresden, am 15. November 1893. [981]

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einführung von Schülerkarten zwischen Luschtenitz und Jungbunzlau.

Am 1. December 1893 gelangen zwischen Luschtenitz und Jungbunzlau Schülerkarten mit 30tägiger Giltigkeitsdauer zur Einführung.

Die Preise derselben betragen einschliesslich der ärarischen Stempelgebühr für die II. Classe ö. W. fl. 7·— und für die III. Classe ö. W. fl. 3·50.

Wien, am 11. November 1893. [982]

Bromberg-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages V.

Mit 1. December 1893 tritt zum Bromberg-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1893 der Nachtrag V in Kraft, welcher bei den betheiligten Stationen und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind käuflich zum Preise von 0·10 Mark bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg zu erhalten.

Wien, am 11. November 1893. [983]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen. (Betriebseröffnung auf der Strecke Lašva—Travnik.) Diese 30 km lange Strecke wurde am 22. October dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Verkehrsstellen sind folgende: Station Lašva, Busovača, Han Compagnie Vitey, Haltestelle Bjela, Station Dolac und Travnik. Die Stationen sind für den Gesammtverkehr, die Haltestelle nur für den Personenverkehr eingerichtet.

Preussisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, vom 10. Mai 1893. (Nachtrag I.) Mit Wirksamkeit vom 1. November gelangte der Nachtrag I zur Einführung.

Werrabahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891. (Nachtrag V.) Mit Wirksamkeit vom 1. November gelangte der Nachtrag V zur Einführung.

Berlin-Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1892. (Nachtrag III.) Mit Wirksamkeit vom 1. November gelangte der Nachtrag III zur Einführung.

Magdeburg-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1892. (Nachtrag II.) Mit Wirksamkeit vom 1. November gelangte der Nachtrag II zur Einführung.

Tarif für den deutschen Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante), vom 15. April 1893. (Nachtrag I.) Am 1. November ist der Nachtrag I, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Beförderungs-Bestimmungen, des Kilometerzeigers, der Güterclassification und der Tariftabellen, zur Einführung gelangt. Für den Versandt von Metallen und Metallwaaren in Stückgutmengen, sowie von Zucker in Wagenladungen treten hiedurch zum Theil erhebliche Frachtermässigungen ein.

Thüringisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891. (Ausnahme-Frachtsatz für Holzdraht.) Mit Wirksamkeit vom 15. November gelangte für die Beförderung von Holzdraht zur Herstellung von Holzdrahtgeweben von Passau nach Blankenhain i. Th. bei Aufgabe von 10.000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief der Ausnahme-Frachtsatz von 1·71 Mk. für 100 kg zur Anwendung.

Preussisch-Sächsisch-Thüringisch-Bayerischer Personen- und Gepäcksverkehr; Tarif vom 1. Mai 1892. (Nachtrag III.) Mit Giltigkeit vom 1. December kommt der Nachtrag III zu den ab 1. Mai 1892 giltigen Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Directionsbezirke Erfurt, Frankfurt a. M. und Magdeburg, sowie der thüringischen Privatbahnen einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits zur Einführung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Tarifmassnahme für Güter, die den Tunnel bei St. Ingbert nicht passiren können.) Mit sofortiger Wirkung werden im Güterverkehr mit badischen Stationen die über den Weg Rheinsheim—Germersheim—St. Ingbert giltigen directen Frachtsätze unter Zurechnung eines Taxzuschlages für 10 km auch über den Weg Rheinsheim — Germersheim — Bexbach — Neunkirchen auf diejenigen Sendungen angewendet, welche in grösseren Wagen verladen sind, die den Tunnel bei St. Ingbert nicht passiren können.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liqnidirung jeder Rechnung, welche anf Grnnd eines der nachstehenden Zngeständnisse eingereicht wird, werden znr Decknng der Pnblications- and Liqnidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer anf ein nnd dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nnr 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2034	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Kalk, Kalksteine, Schotter	Dzbell-Jessenetz	Triebitz transit	Anfgabe in ganzen Wagenladungen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der übrigen für disse Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	11 kr. ö. W.	9 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende März 1895 vorzulegen sind	
2035	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Thonerde (unverpackt), in offenen Güterwagen verladen	Preschen	Lnndenburg	Die Zahlung der Fracht hat nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens zu erfolgen. Aufnnd Abladen der Sendungen obliegt der Partei	Bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	68 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
2036	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Eisenbahn Wien-Aspang	Cellulose in Pappendeckelform (excl. Holzstoffpappe, geleimte)	M.-Ostrau	Pitten	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen nnd Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	72·3 kr.		Im Kartirungswege		
2037	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Unbearbeitete Quarzbruchsteine	Scheiblingkirchen	Schönbrunn	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- nnd Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	57·6 kr.		Im Kartirungswege		
2038	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2	Raitz	Pardnbitz St.E.G.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Aufrechthaltnng der sonstigen für den Specialtarif 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 37·1	kr. 32·0	kr. 5·1	Im Kartirungswege		
				Blansko					38·4	34·0	4·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2039	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kartoffeln	Granica transito (für Sendungen von der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn)	Hnojnik	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	28 kr.	26·4 kr.	1·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2040	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	M a l z	Oesterreichische und ungarische Verbandstationen des Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandes und Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes	Deutschen Verbandsstationen des Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandes und Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes	Bestimmungen der zutreffenden, d i r e c t e n Tarife. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis zur Einführung neuer directer Tarife, längstens aber bis Ende Juni 1894	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarif, Theil II, Heft 1 und 3 Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1 und 3		Nachweisbar niedrigster Umkartirungssatz, welcher bei Anwendung der ab 1. November 1893 giltigen Ausnahmesätze für Malz von schlesischen Malz-Versandstationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach den hier in Frage kommenden deutschen Stationen zu erreichen war	1·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Differenz zwischen der bewirkten directen und der bei gegenwärtigem Zugeständnisse in Frage kommenden indirecten Abfertigung erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, bezw. Duplicat-Frachtbriefe (vergl. die zusätzliche Bestimmung 11 zu § 12 im Tarife Theil I, Abtheilung A vom 1. Jänner 1893 für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits), welche Documente spätestens bis Ende September 1894 zu Vorlage zu bringen sind	
2041	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Für Sendungen roher Baumwolle bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, welche von deutschen Stationen auf Grund der im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbande, Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. Juni 1890 (nebst Nachträgen) und Theil II, Heft 3 und 4 vom 15. October 1893 enthaltenen Frachtsätze nach den österr.-ungar. Verbandsstationen im d i r e c t e n Verkehre abgefertigt werden, gelangen während der Giltigkeitsdauer dieser Frachtsätze, spätestens aber bis Ende Juni 1894 die bei Anwendung der ab 1. November 1893 giltigen Ausnahmesätze für rohe Baumwolle von den deutschen Nord- und Ostseehäfen nach den schlesischen Spinnereistationen erreichbaren billigsten Umkartirungssätzen im Rückvergütungswege zur Anwendung. Die Liquidirung der Differenzen erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, bezw. der Duplicat-Frachtbriefe (vergl. die zusätzliche Bestimmung 11 zu § 12 im Theile I, Abtheilung A vom 1. Jänner 1893 für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits), welche Documente spätestens bis Ende September 1894 vorzulegen sind											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2042	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Erze	Eisenerz, Krnmpenthal, Erzberg, Prehichl, Vordernberg-Markt	Donawitz	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. — Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	14·84 14·34 12·44 11·04 7·94	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Roheisen	Eisenerz, Krnmpenthal	Donawitz					14·64 14·64				
				Eisenerz, Krnmpenthal	Leohen S.B.					16·0 16·0				
				Donawitz	Eisenerz					14·64				
			Kohle mineralische	Leohen S.B., Donawitz	Eisenerz					14·7 13·34				
				Leohen S.B., Donawitz	Krnmpenthal					14·7 13·34				
				Leoben S.B., Donawitz	Erzberg					13·8 12·44				
				Leohen S.B., Donawitz	Prebichl					12·4 11·04				
					via Vordernberg					kr. ö.W.				
2043	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen u. der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Erze	1. Eisenerz 2. Krumpenthal Verladestelle	Zeltweg	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	1) 25·0 kr. 2) 25·5 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
2044	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	a) Für die in die Wagenladungs-Classe A des Tarifes der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, giltig vom 1. October 1879, rangirenden Güter	Für die Transportstrecken der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, für Sendungen von Stationen der Localbahn Eisenerz-Vordernberg (mit Ausnahme von Vordernberg und Vordernberg-Markt, jedoch einschliesslich für Erzsendungen, welche in Vordernberg-Markt zur Aufgabe gelangen) oder von dahinter gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, nach Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn oder nach darüber hinaus gelegenen Stationen, sowie für Sendungen in umgekehrter Richtung — bei Abfertigung über Vordernberg	**Minimalverfrachtung eines Quantums von 80000 Tonnen pro Jahr.** Die Sendungen müssen mindestens 6 km der Leoben-Vordernberger Eisenbahn durchlaufen, ferner darf für dieselben rücksichtlich der betheiligten Strecken der Localbahn Eisenerz-Vordernberg kein höherer Frachtsatz als 0·33 kr. ö. W. Noten pro 100 kg und 1 km (die etwaigen Manipulations-Gebühren mit inbegriffen) zur Berechnung gelangen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Allgemeine Tarife der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, giltig vom 1. October 1879	ad a) 0·5 kr. pro km	ad a) 0·425 kr. pro km	ad a) 0·075 kr. pro km	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			b) Für die in die Wagenladungs-Classe B des vorbezeichneten Tarifes rangirenden Güter, dann für Holzkohle						ad b) 0·4 kr. pro km	ad b) 0·34 kr. pro km	ad b) 0·06 kr. pro km			

Den auf Grund der zugestandenen Einheitssätze entfallenden Frachtgebühren wird eine Manipulations-Gebühr nicht zugeschlagen, falls das Auf- und Abladen der Güter auf die und von den Eisenbahn-Waggons von der Partei besorgt wird. — Erfolgt das Auf- und Abladen, oder nur eine dieser Verrichtungen durch Organe der Bahnanstalt, so wird die Gebühr von 1 kr. pro 100 kg zur Einhebung gebracht. — Bezüglich der sonstigen Nebengebühren bleiben die Bestimmungen des Tarifes aufrecht.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Für die Transportstrecke: von	Für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2045	Böhmischen Westbahn		Holz der Specialtarifee 2	Radnitz	Prag	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Stupno—Bras—Radnitz, d. i. vom 1. December d. J. bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II vom 1. April 1882	Kreuzer ö. W.	43·9	35·12	8·78	Im Kartirungswege		
					Radotin					41·6	35·12	6·48			
			Steinkohlen aller Art, mit Ausnahme von Plattenkohle		Prag	Bei Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. I der Localgütertarifee giltigen allgemeinen Bestimmungen			Frachtsätze der Classe B	49·5	23·0	26·5			
					Radotin					45·9	23·0	22·9			
					Dobřichowitz					41·9	23·0	18·9			
					Řewnitz					39·9	23·0	16·9			
					Karlstein					37·9	23·0	14·9			
					Beraun					34·3	23·0	11·3			
					Zditz					30·7	23·0	7·7			
					Hořowitz					26·3	23·0	3·3			
					Zbirow					20·7	18·3	2·4			
					Holoubkau					18·3	15·9	2·4			
					Rokycan					15·1	12·3	2·8			
					Chrast					10·3	7·4	2·9			
					Pilsen					14·7	12·3	2·4			
					Nürschau					20·3	17·5	2·8			
					Staab					24·7	22·3	2·4			
					Stankau					30·3	27·3	3·0			
					Blisowa					33·5	28·5	5·0			
					Tans					38·3	32·3	6·0			
					Furth i/W.					47·1	38·3	8·8			
2046	Böhmischen Westbahn		Frachtgüter der untenstehend angeführten Classen	Vide Tabelle		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Stupno-Bras—Radnitz, d. i. vom 1. December d. J., bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II vom 1. April 1882	Bestehen keine Frachtsätze	Vide Tabelle			Im Kartirungswege		

Von	Nach	Entfernungen in Kilometern	Zugestandener Frachtsatz pro 100 Kilogramm in Kreuzern ö. W. der Frachten: Classe I	Classe II	Sperrige Güter	Wageuladungs-Classe A	Wageuladungs-Classe B	Wageuladungs-Classe C	Specialtarif 1	Specialtarif 2	Ausnahmetarif Nr. 1 (für Kohle etc.)
Königshof*) Geleise-Anlage	Radnitz	73	57·3	42·7	—	37·6	32·7	22·5	37·6	32·7	—
Borek*) Geleise-Anlage	Radnitz	47	38·3	28·9	53·8	25·6	22·3	15·7	25·6	22·3	19·9
und umgekehrt											

*) In der Geleise-Anlage Königshof findet die Anf- und Abgabe der Frachtgüter nur für Seudungen der Böhm. Montangesellschaft, und in der Geleise-Anlage Borek nur für Sendungen der Boreker Eiseuwerke statt.

Für Güter des Specialtarifes 3 wird die Fracht zu den im Nachtrag V znm Localgütertarif Theil II für vorstehende Kilometer-Entfernnugeu angegebenen Taxen berechnet.

Bau-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen herzustellenden Gürtellinie der Wiener Stadtbahn ist die Ausführung von Unterbau- und Hochbauarbeiten in den Baulosen 8 und 9 im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen:

im 8. Lose, lang 1356 m zwischen Gunoldstrasse und Gärtnergasse	123.002 fl. ö. W.
im 9. Lose, lang 1137 m von der Gärtnergasse bis zum Anschlusse an die Donauuferbahn	171.259 fl. ö. W.
Zusammen .	294.261 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung, Section Donaustadtlinie (IX. Bezirk, Waisenhausgasse Nr. 16) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 28. November 1893, 12 Uhr Mittags bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offert-Grundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im November 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

In der am 18. November l. J. in Teplitz abgehaltenen VII. ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. pr. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft waren 73 Actionäre anwesend, welche zusammen 18.381 Actien und 974 Genussscheine mit 1581 Stimmen vertreten haben.

Die in dieser Generalversammlung von dem Verwaltungsrathe gestellten Anträge bezüglich der Neugestaltung der gesellschaftlichen Capitalsverhältnisse, und zwar:

I. Erhöhung des Actiencapitals von 11,428.500 fl. auf 19,047.500 fl. ö. W. in der Weise, dass

a) auf die in Umlauf befindlichen 26.150 Stück Actien die Einzahlung von je 200 fl. ö. W. aus den Mitteln der Gesellschaft geleistet werde;

b) dass an die Inhaber der an Stelle der bereits ausgelosten und mit 300 fl. ö. W. rückgezahlten 1999 Actien ausgegebenen Genussscheine eine Nachzahlung von 200 fl. ö. W. geleistet werde;

c) dass die Erhöhung des Nominalbetrages der Actien auf 500 fl. ö. W. per Stück durch Abstempelung auf den Actien ersichtlich gemacht und die bereits eingelösten Actien auch mit 500 fl. ö. W. in der Bilanz aufgeführt werden;

d) dass auch die noch im Besitze der Gesellschaft befindlichen unbegebenen 9946 Stück Actien durch Abstempelung auf den Nominalbetrag von je 500 fl. erhöht werden;

e) dass rücksichtlich dieser 9946 Actien den Besitzern der bisher ausgegebenen Actien und der an ihre Stelle getretenen Genussscheine das Recht des Bezuges zum Paricurse von 500 fl. ö. W. dergestalt eingeräumt werde, dass auf je 3 Stück der in Händen habenden Actien oder Genussscheine ein Stück der auszugebenden Actien bezogen werden können und

f) dass die in Folge des Bezugsverhältnisses von 1:3 verbleibenden 563 Actien, sowie die etwa nicht bezogenen Actien zur freien Verfügung des Verwaltungsrathes gestellt werden, ferner der Antrag

II. Abänderung des § 7 der Gesellschaftsstatuten dahin, dass derselbe zu lauten habe:

„Das Stammcapital ist auf 19.047.500 fl. ö. W., bestehend aus 38.095 Stück Actien à 500 fl. ö. W. festgesetzt.“ endlich der Antrag

III. den Verwaltungsrath zu ermächtigen, alle zur Ausführung der Beschlüsse I a—f und II erforderlichen Schritte einzuleiten und durchzuführen, insbesondere die Modalitäten der Ausübung des unter I e erwähnten Bezugsrechtes zu bestimmen, ferner etwa noch erforderlich werdende Statutenänderungen, sowie die Aufstellung eines neuen Tilgungsplanes selbstständig und ohne nochmalige Berufung einer Generalversammlung mit der Staatsverwaltung zu vereinbaren und durchzuführen, mit der Wirkung, als ob die vom Verwaltungsrathe diesfalls getroffene Vereinbarung, insbesondere der Wortlaut der Statutenänderung von der Generalversammlung selbst beschlossen worden wäre, wurden von der Generalversammlung vollinhaltlich und mit Stimmeneinhelligkeit angenommen.

Der Vorsitzende dankt der Versammlung für ihr zahlreiches Erscheinen und das dem Verwaltungsrathe durch einhellige Annahme seiner Anträge erwiesene Vertrauen.

Actionär Herr Dr. Robitschek dankt dagegen der Verwaltung und der Direction für ihr unermüdliches und erfolgreiches Wirken und die erzielten Resultate.

Der Verwaltungsrath wird nun auf Grund dieser Beschlüsse die Genehmigung der hohen Staatsverwaltung einholen und nach Massgabe derselben die weiteren Verfügungen zu treffen haben.

Teplitz, am 18. November 1893.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Maschinen- & Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel

aller Systeme,

Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,

Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen

aller Gattungen,

Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen. (335)

Patronen und Geschosse.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 134. **Wien, 23. November 1893.** **VI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

VERZEICHNISS

der

Mitglieder und Ersatzmitglieder des Staatseisenbahnrathes.

Vor- und Zuname des Mitgliedes	Vor- und Zuname des Ersatzmitgliedes	Stand und Wohnort
Dr. Rudolf **Ach**		k. k. Ministerialrath im Finanzministerium **Wien**
Alexander **Adler**		Mitglied des Landesculturrathes für Oberösterreich, Gutsbesitzer **Tannbach** bei Guttau in Oberösterreich
	Franz **Zoepf**	k. k. Regierungsrath, Landescultur-Inspector für Oberösterreich, Salzburg, Nordtirol und Vorarlberg, Mitglied des Landesculturrathes für Oberösterreich **Linz**
Carl Graf **Belrupt-Tissac**		k. und k. Kämmerer, Mitglied des Herrenhauses, Vorstand des Vorarlberg'schen Landwirthschaftsvereines **Bregenz**
	Victor **Hämmerle**	Mitglied des Vorarlberg'schen Landwirthschaftsvereines, Fabriksbesitzer **Dornbirn**
Giovanni **Benussi**		Handelskammer-Vicepräsident **Rovigno**
	Giovanni **Tromba**	Handelskammerrath **Rovigno**
Gottlieb **Bondy**		Handelskammerrath, Fabriksbesitzer **Prag**
	Franz **Šebor**	Handelskammer-Präsident, Fabriksbesitzer **Prag**

Vor- und Zuname des Mitgliedes	Vor- und Zuname des Ersatzmitgliedes	Stand und Wohnort
Wilhelm **Briess**		Handelskammerrath, Fabriksbesitzer **Olmütz**
	Carl **Brandhuber**	k. k. Commercialrath, Landtags-Abgeordneter, Handelskammer-Vicepräsident **Olmütz**
Dr. Cajetan **Bulat**		Reichsraths-Abgeordneter, Handelskammerrath, Advocat **Spalato**
	Vieko **Luksić**	Handelskammerrath **Spalato**
Peter **Cofler**		Handelskammer-Präsident **Roveredo**
	Dr. Franz von **Probizer**	Handelskammer-Vicepräsident **Roveredo**
Franz Graf **Coronini-Cronberg**		k. und k. geheimer Rath und Kämmerer, k. und k. Oberst a. D., Landeshauptmann, Reichsraths-Abgeordneter **Görz**
Wilhelm **Dannhauser**		Handelskammerrath, Fabrikant **Innsbruck**
	Hermann **Hueber**	Handelskammerrath **Innsbruck**
Biagio **De Giulli**		Handelskammer-Präsident **Ragusa**
	Antonio **Camenarovich**	Handelskammer-Vicepräsident **Dobrota**
Alfred **Deutsch**		Handelskammerrath, Spediteur **Reichenberg**
	Rudolf **Demuth**	Handelskammerrath, Fabrikant **Reichenberg**
Heinrich Freiherr von **Doblhoff-Dier**		Reichsraths-Abgeordneter, erster Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien, Grossgrundbesitzer **Weikersdorf** bei Baden
	Josef Ritter von **Brenner-Felsach**	Reichsraths-Abgeordneter, zweiter Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien, Gutsbesitzer **Theresienau** bei Vösendorf
Infolge Mandatsniederlegung unbesetzt		
	Carl **Seydel**	Landtags-Abgeordneter, Mitglied der k. k. mähr. Gesellschaft zur Beförderung der Landwirthschaft, der Natur- und Landeskunde, Gutsbesitzer **Bochtitz** bei Wolframitz
Dr. Ernst Ritter von **Edlmann**		Präsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft für Kärnten, Gutsbesitzer **Saager**
	Johann **Murnik**	kais. Rath, Präsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft für Krain **Laibach**
Max **Epstein**		Handelskammerrath, Gutsbesitzer **Lemberg**
	Michael **Michalski**	Handelskammerrath **Lemberg**
Dr. Wilhelm Exner		k. k. Hofrath, o. ö. Professor an der Hochschule für Bodencultur, Reichsraths-Abgeordneter **Wien**

Vor- und Zuname des Mitgliedes	Vor- und Zuname des Ersatzmitgliedes	Stand und Wohnort
Jacob **Gall**		kais. Rath, Grossgrund- und Dampfmühlenbesitzer, Handelskammerrath **Tarnopol**
	Stanislaus **Burstin**	Handelskammerrath, Spediteur **Brody**
Dr. Pier Antonio **Gambini**		Landesausschuss, Vicepräsident des Landesculturrathes für Istrien, Advocat **Parenzo**
	Dr. Matthäus **Bartoli**	Reichsraths-Abgeordneter, Mitglied des Landesculturrathes für Istrien, Gutsbesitzer **Rovigno**
Julius Ritter von **Gomperz**		Mitglied des Herrenhauses, Handelskammer-Präsident **Brünn**
	Heinrich **Gomperz**	Handelskammerrath **Brünn**
Josef **Gröger**		Ingenieur, Handelskammerrath **Falkenau** a. d. Eger
	Simon **Wetzler**	Handelskammerrath **Eger**
Emil Ritter von **Guttenberg**		k. und k. Generalmajor, Chef des Eisenbahnbureaus im k. und k. Reichs-Kriegsministerium **Wien**
Friedrich Wilhelm **Haardt**		Handelskammerrath, Metallwaarenfabrikant **Wien**
	Leopold **Altmann**	kais. Rath, Commercialrath, Handelskammerrath **Wien**
Samuel Ritter von **Hahn**		k. k. Regierungsrath, General-Director der k. k. priv. österr. Länderbank **Wien**
Dr. Josef Alfred **Heilsberg**		Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter, erster Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Graz, Gutsbesitzer **Stübing**
	Dr. Heinrich **Reicher**	zweiter Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Graz, Realitätenbesitzer **Sachendorf** bei Knittelfeld
Friedrich **Helm**		Handelskammer-Präsident **Pilsen**
	Heinrich **Leminger**	Handelskammerrath **Pilsen**
Dr. Leo Ritter von **Herz**		k. k. Ministerialrath im Ackerbauministerium **Wien**
Carl Ritter von **Hillinger**		Handelskammer-Präsident **Klagenfurt**
	Dr. Victor Ritter von **Rainer**	Handelskammerrath **Klagenfurt**
Carl **Hladik**		Eisenbahn-Director in Pension **Prag**
Otto **Huber**		kaiserl. Rath **Wien**
Dr. Samuel **Jenny**		kais. Rath, Handelskammerrath, Fabriksbesitzer **Hard** bei Bregenz
	Otto **Hämmerle**	Handelskammerrath, Fabriksbesitzer **Dornbirn**
Johann **Kapf**		k. k. Ministerialrath im Finanzministerium **Wien**
Adalbert **Kocourek**		Handelskammerrath, fürstl. Schwarzenberg'scher Fabriks-Director **Zliv**
	Josef **Holče**	Handelskammerrath, Buchhändler **Neuhaus in Böhmen**

Vor- und Zuname des Mitgliedes	Vor- und Zuname des Ersatzmitgliedes	Stand und Wohnort
Anton Carl **Lemach**		Handelskammer-Vicepräsident **Troppau**
	Carl **Kohn**	Handelskammerrath, Fabriksbesitzer **Teschen**
Georg **Lienbacher**		k. k. Hofrath, Reichsraths-Abgeordneter, Präsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft **Salzburg**
	Philipp **Wertheimer**	Centralausschuss-Mitglied der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Linz, Gutsbesitzer **Ranshofen** bei Braunau
Alfred Ritter von **Lindheim**		Landtags-Abgeordneter, Handelskammerrath, Grossgrundbesitzer **Wien**
Carl **Luckmann**		Handelskammerrath, Director der krainerischen Industrie-Gesellschaft **Assling**
	Josef **Kušar**	Reichsraths-Abgeordneter, Handelskammerrath, Kunstmühlenbesitzer **Laibach**
Dr. Franz **Marani**		Centralausschuss-Mitglied der k. k. Ackerbau-Gesellschaft in Görz, Advocat, Grundbesitzer **Görz**
	Josef Edler von **Burgstaller-Bidischini**	Reichsraths-Abgeordneter, Vicepräsident der k. k. Ackerbau-Gesellschaft **Triest**
Max **Mauthner**		kais. Rath, Commercialrath, Reichsraths-Abgeordneter, Handelskammer-Präsident, Fabriksbesitzer **Wien**
	Josef M. **Wolfbauer**	Handelskammerrath **Wien**
Stanislaus **Mayer**		Mitglied des Landesculturrathes für Böhmen, Bürgermeister **Horaždiowitz**
	Wilhelm **Tekly**	Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter, Mitglied des Landesculturrathes für Böhmen, Director der landwirthschaftlichen Mittelschule **Raudnitz**
Max Ritter von **Mersi**		k. und k. Kämmerer, Präsident der Section II des Landesculturrathes für Tirol **Trient**
	Franz Freiherr von **Moll**	Mitglied der Section II des Landesculturrathes für Tirol **Trient**
Philipp **Moser**		Handelskammer-Vicepräsident **Linz**
	Ludwig **Christ**	Handelskammerrath **Linz**
Franz **Obratschai**		Mitglied der österr.-schlesischen Land- und Forstwirthschafts-Gesellschaft in Troppan, erzherzogl. Güterinspector i. P. **Wien**
	Anton **Latzel**	Landtags-Abgeordneter, Mitglied der österr.-schlesischen Land- und Forstwirthschafts-Gesellschaft in Troppau, Gutsbesitzer **Rothwasser** bei Weidenau
Dr. Thaddäus **Pilat**		k. k. Universitäts-Professor, Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft **Lemberg**
	August **Schellenberg**	Bank- und Speditionsgeschäfts-Inhaber, Mitglied der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft **Lemberg**
Heinrich **Pollitzer**		Handelskammerrath **Triest**
	Jakob Edler von **Eisner**	Handelskammerrath **Triest**

Vor- und Zuname des Mitgliedes	Vor- und Zuname des Ersatzmitgliedes	Stand und Wohnort
Heinrich **Popper**		Reichsraths-Abgeordneter, Handelskammerrath, Director der Filiale der k. k. priv. galiz. Hypothekenbank **Czernowitz**
	Josef **Gregor**	Handelskammerrath, Architekt **Czernowitz**
Leopold **Reich**		Handelskammerrath **Krakau**
	Isaak **Holzer**	Handelskammerrath **Rzeszów**
Victor **Riedl Edler von Riedenstein**		Handelskammerrath, Fabriksbesitzer **Prag**
	Prokop **Sedlák**	kaiserl. Rath, Handelskammerrath, Grosshändler **Prag**
Eugen Freiherr **Ritter von Zahony**		Handelskammer-Präsident **Görz**
	Ernst **Holzer**	Handelskammerrath **Görz**
Josef **Rochlitzer**		Handelskammerrath, Director der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft **Graz**
	Julius **Pfrimer**	Handelskammerrath, Weingrosshändler **Marburg**
Jakob Freiherr von **Romaszkau**		Gutsbesitzer **Horodenka**
Dr. Victor Wilhelm **Russ**		Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter **Wien**
Ignaz **Russmann**		Handelskammerrath **Lemberg**
	Stanislaus **Ciuchciński**	Handelskammerrath **Lemberg**
Thomas **Schadeloock**		Handelskammerrath **Triest**
	Josef **Basevi**	Handelskammerrath **Triest**
Anton Ritter von **Schauenstein**		k. k. Ministerialrath i. P. **Wien**
Julius **Schneider**		Handelskammerrath, Spediteur **Wien**
	Wilhelm **Boschan**	kais. Rath, Handelskammerrath, Grosshändler **Wien**
Gustav Ritter von **Schöller**		Handelskammer-Vicepräsident **Brünn**
	August Freiherr von **Phull**	Handelskammerrath **Brünn**
Carl **Steiner**		Handelskammerrath, Kaufmann, Eisengewerke **Salzburg**
	Ludwig **Zeller**	Handelskammer-Präsident, Kaufmann, Fabriksbesitzer **Salzburg**
Ladislaus Ritter von **Struszkiewicz**		k. k. Regierungsrath, Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter, Präsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Krakau, Landescultur-Inspector für Galizien **Wien**
	Dr. Julius **Leo**	k. k. Universitäts-Professor, Mitglied der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft **Krakau**

Vor- und Zuname des Mitgliedes	Vor- und Zuname des Ersatzmitgliedes	Stand und Wohnort
Eugen Freiherr von **Styrcea**		k. k. Regierungsrath a. D., Präsident des Vereines für Landescultur im Herzogthume Bukowina **Czernowitz**
	Dr. Johann Ritter von **Zotta**	Centralausschuss-Mitglied des Vereines für Landescultur im Herzogthume Bukowina, Gutsbesitzer **Nowosielitza**
Sigmund **Szancer**		Handelskammerrath **Krakau**
	Moriz **Dattner**	Handelskammerrath, Architekt **Krakau**
Stanislaus **Szczepanowski**		Reichraths-Abgeordneter, Grubenbesitzer **Lemberg**
Anton **Tausche**		Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter, Mitglied des Landesculturrathes für Böhmen, Grundbesitzer **Teplitz**
	Dr. Friedrich **Nitsche**	k. k. Notar, Reichsraths-Abgeordneter, Mitglied des Landesculturrathes für Böhmen **Hohenfurth**
Nicolo Cavaliere de **Trigari**		Handelskammerrath **Zara**
	Wladimir **Desnica**	Handelskammerrath **Obrovazzo**
Friedrich **Vogel**		Präsident der Handels- und Gewerbekammer in Leoben, Gewerke **Wartberg**
	Franz **Endres**	Handelskammerrath **Leoben**
Paul **Welponer**		Handelskammer-Vicepräsident **Bozen**
	Marzell **Christanell**	Handelskammerrath **Bozen**
Alphons Ritter von **Widmann zu Staffelfeld**		Ausschussmitglied der Section I des Landesculturrathes für Tirol, Grossgrundbesitzer **Margreid** in Südtirol
	Josef Freiherr von **Di Pauli**	Reichsraths-Abgeordneter, Mitglied der Section I des Landesculturrathes für Tirol, Grossgrundbesitzer **Kaltern** bei Bozen

Mitglieder des ständigen Beirathes:

Guttenberg Emil Ritter von
Haardt Friedrich Wilhelm
Huber Otto
Lindheim Alfred, Ritter von
Struszkiewicz Ladislaus, Ritter von.

Mitglieder der einzelnen Comités:

I. Comité für allgemeine Angelegenheiten.

(20 Mitglieder.)

Ach, Dr., Rudolf
Coronini-Cronberg Franz, Graf
De Giulli Biagio
Doblhoff-Dier Heinrich, Freiherr von (Obmann)
Exner, Dr., Wilhelm
Gambini, Dr., Pier Antonio
Gomperz Julius, Ritter von
Heilsberg, Dr., Josef Alfred
Hillinger Carl, Ritter von
Kapf Johann
Lienbacher Georg
Mayer Stanislaus
Mersi Max, Ritter von
Obratschai Franz
Ritter-Zahony Eugen, Freiherr von
Romaszkan Jakob, Freiherr von
Schadeloock Thomas
Schauenstein Anton, Ritter von
Struszkiewicz Ladislaus, Ritter von
Styrcea Eugen, Freiherr von.

II. Comité für Personentarif und Fahrordnung.

(21 Mitglieder.)

Adler Alexander
Belrupt-Tissac Carl, Graf
Benussi Giovanni
Bulat, Dr., Cajetan
Cofler Peter
Dannhauser Wilhelm
Epstein Max
Guttenberg Emil, Ritter von (Obmann)
Haardt Friedrich Wilhelm
Helm Friedrich
Kocourek Adalbert
Lindheim Alfred, Ritter von
Marani, Dr., Franz
Pilat, Dr., Thaddäus
Riedl Victor Edler von Riedenstein
Russ, Dr., Victor Wilhelm
Seydel Carl (Ersatzmitglied)
Steiner Carl
Szancer Sigmund
Trigari Nicolo, Cavaliere de
Widmann Alphons, Ritter von.

III. Comité für commercielle Angelegenheiten.

(26 Mitglieder.)

Bondy Gottlieb
Briess Wilhelm
Deutsch Alfred
Edlmann, Dr., Ernst, Ritter von
Gall Jakob
Gröger Josef
Hahn Samuel, Ritter von (Obmann)
Herz, Dr., Leo, Ritter von
Hladik Carl
Huber Otto
Jenny, Dr., Samuel
Lemach Anton Carl
Luckmann Carl
Mauthner Max
Moser Philipp
Pollitzer Heinrich
Popper Heinrich
Reich Leopold
Rochlitzer Josef
Russmann Ignaz
Schneider Julius
Schöller Gustav, Ritter von
Szczepanowski Stanislaus
Tausche Anton
Vogel Friedrich
Welponer Paul.

PROTOKOLL

über die

am 21. October 1893 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers **Olivier Marquis Bacquehem.**

Anwesende:

Se. Excellenz der Stellvertreter des Vorsitzenden im Staatseisenbahnrathe, Präsident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Herr k. k. Sectionschef **Dr. Leon Ritter von Biliński.**

Die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes, Herren:

Dr. Rudolf Ach,
Alexander Adler,
Giovanni Benussi,
Gottlieb Bondy,
Wilhelm Briess,
Dr. Cajetan Bulat,
Peter Cofler,
Franz Graf von Coronini-Cronberg,
Wilhelm Dannhauser,
Biagio De Giulli,
Alfred Deutsch,
Heinrich Freiherr von Doblhoff-Dier,
Dr. Ernst Ritter von Edlmann,
Max Epstein,
Dr. Wilhelm Exner,
Jakob Gall,
Dr. Pier Antoni Gambini,
Julius Ritter von Gomperz,
Josef Gröger,
Emil Ritter von Guttenberg,
Friedrich Wilhelm Haardt,
Samuel Ritter von Hahn,
Dr. Josef Alfred Heilsberg,
Friedrich Helm,
Carl Ritter von Hillinger,
Carl Hladik,
Otto Huber,
Dr. Samuel Jenny,
Johann Kapf,
Adalbert Kocourek,
Anton Carl Lemach,
Georg Lienbacher,
Alfred Ritter von Lindheim,
Carl Luckmann,
Dr. Franz Marani,
Max Mauthner,
Stanislaus Mayer,
Max Ritter von Mersi,
Philipp Moser,
Franz Obratschai,
Dr. Thaddäus Pilat,
Heinrich Pollitzer,
Heinrich Popper,
Leopold Reich,
Victor Riedl Edler von Riedenstein,
Josef Rochlitzer,
Jakob Freiherr von Romaszkan,
Dr. Victor Wilhelm Russ,
Ignaz Russmann,
Thomas Schadeloock,
Anton Ritter von Schanenstein,
Julius Schneider,
Carl Steiner,
Eugen Freiherr von Styrcea,
Sigmund Szancer,
Stanislaus Szczepanowski,
Anton Tausche,
Nicolo Cavaliere de Trigari,
Friedrich Vogel,
Paul Welponer,
Alfons Ritter von Widmann zu Staffelfeld.

Die Ersatzmitglieder, Herren:

Victor Hämmerle,
Ernst Holzer,
Dr. Julius Leo,
August Freiherr von Phull,
Carl Seydel.

Von Seite des k. k. Handelsministeriums:

Herr k. k. Ministerialrath **Ludwig Wrba,**
Herr k. k. Sectionsrath **Dr. Josef Ritter von Küchler,**
Herr Oberinspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, Regierungsrath **Dr. Max Freiherr von Buschman,**
Herr Inspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, kaiserl. Rath **Eduard Seling.**

Von Seite der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

Herr Verkehrsdirector k. k. Hofrath **Carl Wessely,**
Herr Abtheilungsvorstand k. k. Hofrath **Dr. Franz Liharzik,**
Herr Oberinspector **Wilhelm von Drathschmidt.**

Als Schriftführer:

Ober-Official der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen **Johann Singer.**

Tagesordnung:

1. Mittheilungen über die Durchführung der vom Staatseisenbahnrathe in der letzten Session gefassten Beschlüsse, sowie über sonstige Vorkommnisse und Verfügungen;

2. Vorlage der Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1894;

3. Bestätigung der in der Sitzung des Staatseisenbahnrathes vom 29. Mai 1893 bestimmten Delegirten für die Enquête über die im Interesse der Mühlenindustrie zu treffenden Tarifmassnahmen;

4. Antrag des Mitgliedes Josef Gröger, wegen Herabsetzung der von der a. priv, Buschtěhrader Eisenbahn bei Benützung von Schnellzügen mit 50 pCt. berechneten Zuschläge zu dem normalen Fahrpreise;

5. Antrag des Mitgliedes Friedrich Helm, wegen ehethunlichster Wiedereinführung der mit 1. October d. J. ausser Kraft getretenen Fahrordnung auf der Strecke Pilsen—Eisenstein;

6. Anträge des Mitgliedes Adalbert Kocourek:
a) betreffend die Publicirung der von den österreichischen Eisenbahnen im Güterverkehre gewährten Tarifermässigungen im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt,
b) wegen Aufnahme der im ungarischen Amtsblatte publicirten Tarifermässigungen in das Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt,
c) wegen Herstellung eines Umschlagplatzes für Holztransporte unterhalb der Stadt Budweis,
d) wegen Trennung des Personen- und Frachtenverkehres auf der Localbahn Budweis-Salnau und Herstellung eines Anschlusses der zu diesem Behufe einzuführenden Personenzüge an die Personenzüge der Strecken Wien—Eger und Wessely—Linz,
e) wegen Umwandlung des von Protivin nach Budweis verkehrenden gemischten Zuges Nr. 74 in einen Personenzug,
f) wegen Erstellung einer neuen täglichen Zugsverbindung zwischen Linz und Budweis,
g) wegen Anhaltens des Personenzuges Nr. 14 der Linie Eger—Wien bei der Haltestelle Budweis-Altstadt;

7. Antrag des Mitgliedes A. C. Lemach, wegen Aufstellung einer entsprechenden Anzahl durch Abzeichen kenntlich gemachter Gepäcksträger auf allen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie aller Oesterr. Privateisenbahnen;

8. Anträge des Mitgliedes Franz Obratschai:
a) wegen Erstellung günstigerer Zugsverbindungen von und nach Troppau,
b) wegen Herstellung einer Relation zwischen dem um 10 Uhr Abends in Wien eintreffenden Triester Schnellzuge und dem um die gleiche Stunde von Wien abgehenden Schnellzuge Nr. 3 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;

9. Antrag der Mitglieder Heinrich Pollitzer und Thomas Schadeloock, wegen Herstellung einer gedeckten Bahnhofshalle in der Station Triest-S. Andrea;

10. Antrag des Mitgliedes Heinrich Popper, wegen Verbesserung der Fahrordnung der Localbahn Hadikfalva-Radautz;

11. Anträge des Mitgliedes Carl Steiner:
a) wegen Anhaltens der Schnellzüge Nr. 103 und 104 in Parsch,
b) wegen Späterlegung des von Braunau über Steindorf nach Salzburg verkehrenden Personenzuges Nr. 2728;

12. Antrag des Mitgliedes Sigmund Szancer, wegen Weiterführung des von Wien bis Oderberg verkehrenden Schnellzuges Nr. 5 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis Krakau, bezw. bis Bielitz.

Seine Excellenz der Herr Handelsminister eröffnet die Sitzung mit folgender Ansprache:

„Indem ich die heutige Sitzung, mit welcher eine neue Functionsperiode des Staatseisenbahnrathes beginnt, eröffne, gereicht es mir zur besonderen Genugthuung, auf die erfolgreichen Leistungen hinweisen zu können, welche der Staatseisenbahnrath seit seinem Bestande und insbesondere während der letzten Functionsperiode durch ernste und gründliche Arbeit auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrswesens erzielt hat.

Umsomehr freut es mich, in der heutigen Versammlung so zahlreiche Mitglieder wieder begrüssen zu können, welche schon bisher dem Staatseisenbahnrathe angehört und die Berathungen desselben in den vorausgegangenen Sessionen mit bewährter Sachkenntniss in verdienstvoller Weise gefördert haben.

Ich darf mich wohl der begründeten Erwartung hingeben, dass dieselben im Vereine mit jenen Mitgliedern, welche in den Staatseisenbahnrath neu berufen wurden, und welche ich hiemit in unserer Mitte auf das Freundlichste willkommen heisse, den ihrer Erledigung harrenden vielfachen Arbeiten und wichtigen Aufgaben sich auch fernerhin mit dem gleichen Erfolge und mit jener Hingebung widmen werden, welche ihre Mitwirkung bisher als eine so werthvolle erkennen liess.“

Hieran knüpft Seine Excellenz der Herr Handelsminister die Mittheilung, dass das neuernannte Mitglied Guido Graf Dubsky im Hinblicke auf seinen Rücktritt vom Präsidium der mährischen Gesellschaft zur Beförderung der Landwirthschaft, der Natur- und Landeskunde in Brünn auch die Function als Mitglied des Staatseisenbahnrathes niedergelegt hat. An dessen Stelle, sowie an

Stelle der Mitglieder Carl Graf Belrupt-Tissac, Eugen Freiherr Ritter v. Zahony, Gustav Ritter v. Schöller und Ladislaus Ritter v. Struszkiewicz, welche ihr Ausbleiben von den Sitzungen der gegenwärtigen Session entschuldigt haben, wurden die betreffenden Ersatzmitglieder einberufen.

Ueber Einladung Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers leisten nunmehr die Mitglieder und die anwesenden Ersatzmitglieder Victor Hämmerle, Ernst Holzer, August Freiherr v. Phull und Carl Seydel die im § 21 des Organisationsstatutes vorgeschriebene Angelobung.

Seine Excellenz der Herr Handelsminister schlägt hierauf vor, den bisher beobachteten bewährten Vorgang einzuhalten und zunächst die Wahl der Comités vorzunehmen, damit vorerst diese die dem Staatseisenbahnrathe zugekommenen Vorlagen und Anträge in Vorberathung ziehen.

Ueber Antrag des Mitgliedes kaiserlichen Rathes Mauthner werden mit Acclamation gewählt:

1. In das Comité für allgemeine Angelegenheiten: die Mitglieder Dr. Rudolf Ach, Franz Graf Coronini-Cronberg, Biagio De Giulli, Heinrich Freiherr v. Doblhoff-Dier, Dr. Wilhelm Exner, Dr. Pier Antonio Gambini, Julius Ritter v. Gomperz, Dr. Josef Alfred Heilsberg, Carl Ritter v. Hillinger, Johann Kapf, Georg Lienbacher, Stanislaus Mayer, Max Ritter v. Mersi, Franz Obratschai, Eugen Freiherr Ritter v. Zahony, Jacob Freiherr v. Romaszkan, Thomas Schadeloock, Anton Ritter v. Schauenstein, Ladislaus Ritter v. Struszkiewicz und Eugen Freiherr v. Styrcea.

2. In das Comité für Personentarif und Fahrordnung: die Mitglieder Alexander Adler, Carl Graf Belrupt-Tissac, Giovanni Benussi, Dr. Cajetan Bulat, Peter Cofler, Wilhelm Dannhauser, Max Epstein, Emil Ritter v. Guttenberg, Friedrich Wilhelm Haardt, Friedrich Helm, Adalbert Kocourek, Alfred Ritter v. Lindheim, Dr. Franz Marani, Dr. Thaddäus Pilat, Victor Riedl Edler v. Riedenstein, Dr. Victor Wilhelm Russ, Carl Seydel (als Ersatzmitglied des zurückgetretenen Mitgliedes Guido Graf Dubsky), Carl Steiner, Sigmund Szancer, Nicolo Cavaliere de Trigari und Alfons Ritter v. Widmann zu Staffelfeld.

3. In das Comité für commercielle Angelegenheiten: die Mitglieder Gottlieb Bondy, Wilhelm Briess, Alfred Deutsch, Dr. Ernst Ritter v. Edlmann, Jacob Gall, Josef Gröger, Samuel Ritter v. Hahn, Dr. Leo Ritter v. Herz, Carl Hladik, Otto Huber, Dr. Samuel Jenny, Anton Carl Lemach, Carl Luckmann, Max Mauthner, Philipp Moser, Heinrich Pollitzer, Heinrich Popper, Leopold Reich, Josef Rochlitzer, Ignaz Russmann, Julius Schneider, Gustav Ritter v. Schöller, Stanislaus Szczepanowski, Anton Tausche, Friedrich Vogel und Paul Welponer.

Die während der Sitzung eingebrachten und geschäftsordnungsmässig unterstützten Anträge, und zwar:

der Antrag des Mitgliedes Freiherrn v. Doblhoff-Dier wegen verschiedener Herstellungen auf dem Bahnhofe Klein-Schwechat,

der Antrag des Mitgliedes Lemach wegen Vermehrung des Kohlenwagenparkes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn,

die Anträge des Mitgliedes Rochlitzer, betreffend die Einführung eines beschleunigten Personenzuges auf der Linie Graz—Fehring und die Reducirung der Fahrzeiten auf der Linie Graz—Fehring—Hartberg,

der Antrag des Mitgliedes Ritter v. Struszkiewicz wegen Ermässigung der Tarife für Viehtransporte auf weitere Entfernungen,

werden den bezüglichen Comités zur Vorberathung und Antragstellung in der nächsten Sitzung des Staatseisenbahnrathes überwiesen.

Hierauf schliesst Seine Excellenz der Herr Handelsminister die heutige Sitzung, beraumt deren Fortsetzung für Montag den 23. October, 5 Uhr Nachmittags an und ladet die einzelnen Comités ein, sich nunmehr sofort zu constituiren und die denselben zugewiesenen Anträge in Berathung zu ziehen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. November 1893, womit für den Monat December 1893 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat December 1893 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von $26^1/_2$ Percent in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Betriebseröffnung der Theilstrecke Kremsmünster-Stift—Unter-Rohr der Localbahn Wels—Unter-Rohr.

Am 19. November 1893 wurde die Theilstrecke Kremsmünster-Stift—Unter-Rohr dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Dieselbe führt von Kremsmünster-Stift über die Haltestellen Wolfgangstein und Achleithen nach der Station Unter-Rohr der Kremsthalbahn.

Die obgenannten Haltestellen werden nur für den Personenverkehr in Benützung genommen.

Nachdem die Theilstrecke Wels — Kremsmünster-Stift bereits am 14. October 1893 eröffnet wurde (Verordgs.-Blatt Nr. 121), erscheint mit obigem Tage die Gesammtstrecke der Localbahn Wels—Unter-Rohr dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Zu den nach § 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, von der Eisenbahn-Unternehmung zu ersetzenden Kosten der Feststellung der Entschädigung für die zum Baue von Eisenbahnen zu enteignenden Objecte gehören die Kosten der rechtsfreundlichen Vertretung der zu den bezüglichen Erhebungen vorgeladenen Parteien nicht.

(Entscheidung vom 11. Juli 1893, Z. 7991.)

Anlässlich der Erhebungen zur Feststellung der Entschädigung für die zum Baue einer Eisenbahn enteigneten Grundantheile des F. wurden über Begehren des Dr. L., rechtsfreundlichen Vertreters des F., die Kosten seiner Vertretung gegen die enteignende Eisenbahn-Gesellschaft in erster Instanz zuerkannt.

Ueber Recurs der Eisenbahn-Gesellschaft wies das Oberlandesgericht das Begehren des Dr. L. in Vertretung des F. ab, „weil gemäss § 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, die Eisenbahn-Unternehmung wohl die Kosten des Enteignungsverfahrens und der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung zu bestreiten hat, zu diesen Kosten aber die einer Partei dadurch, dass sie sich hiebei eines Rechtsfreundes bediente, erwachsenen Kosten nicht gerechnet werden können, zumal gemäss § 24 dieses Gesetzes in diesem Verfahren die Grundsätze des Verfahrens ausser Streitsachen zur Anwendung kommen, daher ein den Anspruch auf Ersatz der Vertretungskosten bedingendes contradictorisches Verfahren ausgeschlossen ist."

Den Revisionsrecurs des F. gegen diese obergerichtliche Entscheidung hat der hohe Oberste Gerichtshof mit Decret vom 11. Juli 1893, Z. 7991, abgewiesen, und zwar unter Hinweisung auf die obergerichtlichen richtigen Gründe und dem Beifügen, dass die Vertretungskosten als ein Theil der Entschädigung für die enteigneten Flächen nicht angesehen werden können.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Stanislau—Woronienka. Rollbahn vom Woronienka-Tunnel zum Steinbruche „Werch debry": Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Bauunternehmung des X. Loses der k. k. Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka, Gwalbert Ziembicki und E. Gross & Co., für eine schmalspurige Rollbahn vom Woronienka-Tunnel zum Steinbruche „Werch debry" in den Gemeinden Jablonica und Mikuliczyn behufs Steinbeschaffung für diesen Tunnel für den 24. November anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 21.115.

Projectirte normalspurige Localbahn von der Station Auspitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis zur Stadt Auspitz. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung bezüglich des Projectes des Dr. Carl Freiherrn von Offermann in Brünn, für eine normalspurige Localbahn von der Station Auspitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis zur Stadt Auspitz, für den 24. November anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 22.648.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Errichtung einer Personenhaltestelle.) In km 179·8 wurde beim Wächterhaus Nr. 121 zwischen den Stationen Prerau und Rzikowitz eine Personenhaltestelle errichtet und ist für dieselbe die Bezeichnung „Ober-Moschtienitz" in Aussicht genommen. [9. October, Z. 52.430.]

— (Einführung einer Nutzwasserleitung in Krakau.) Aus sanitären und feuerpolizeilichen Gründen wird in das im Bau begriffene Aufnahmsgebäude in der Station Krakau eine Nutzwasserleitung geführt. [23. October, Z. 52.771.]

— (Brückenwaage in der Station Libiąz.) In der Station Libiąz wird eine Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung hergestellt. [2. November, Z. 53.618.]

— (Wartehalle in der Haltestelle Zabrzeg.) An das Wächterhaus Nr. 235 in der Haltestelle Zabrzeg wird eine Wartehalle zugebaut. [6. November, Z. 58.454.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Betoncanal in km 140·4/5.) In km 140·4/5 wird auf Bahngrund für Zwecke der Stadtgemeinde Teschen ein Betoncanal hergestellt. [6. November, Z. 53.617.]

— (Linie Brünn—Olmütz: Ladestelle bei der Personenhaltestelle Pivin.) Auf Grund des Ergebnisses der am 17. October durchgeführten politischen Begehung wurde für die Errichtung einer Ladestelle bei der Personenhaltestelle Pivin der Strecke Nezamislitz—Bedihoscht der Bauconsens ertheilt. [6. November, Z. 58.701.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Brünn—Olmütz: Erweiterung der Haltestelle Pivin.) Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete, an der Linie Brünn—Olmütz zwischen den Stationen Nezamislitz und Bedihoscht gelegene Haltestelle Pivin ist am 20. November als Halte- und Ladestelle für den beschränkten Verkehr von Frachtgütern in ganzen Wagenladungen eröffnet worden. Von diesem Tage angefangen können in der Halte- und Ladestelle Pivin Frachtgüter in ganzen Wagenladungen, welche in ungedeckten Wagen verladen werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen der österr.-ungar. und bosnisch-herzegowinischen Bahnverwaltungen zur Auf-, bezw. in umgekehrter Richtung zur Abgabe gelangen. Ausserdem können in gleichen Umfange dortselbst Getreidetransporte in ganzen Wagenladungen aufgeliefert, bezw. bezogen werden. Von der Auf- und Abgabe in der Halte- und Ladestelle Pivin sind nachfolgende Transporte (auch wenn dieselben in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden wollten) ausgeschlossen:

1. Explosive Gegenstände;
2. Güter, welche über eine Wagenlänge hinausreichen;
3. Güter, deren Gewicht 750 kg per Collo übersteigt;
4. lebende Thiere, Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Auf- oder Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen u. dgl.) erforderlich sind;
5. Güter im Verkehre mit anderen Stationen als jene der österr.-ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Das Ablegen und Aufladen, sowie das Abladen und Auflegen der in Pivin zur Auf- und Abgabe gelangenden Frachtgüter haben die Parteien mit ihren Arbeitskräften und auf ihre Kosten zu besorgen. Frachtgüter, welche in der Halte- und Ladestelle Pivin zur Aufgabe gelangen, werden nur unfrankirt und ohne Nachnahme, Güter, welche nach dieser Halte- und Ladestelle bestimmt sind, nur frankirt und ohne Nachnahme zum Transporte angenommen. Für den Verkehr von und nach der Halte- und Ladestelle Pivin gelten die Bestimmungen des Local-Gütertarifes für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893 sammt Nachträgen. Im Sinne dieser Bestimmungen kommen für die in Pivin zur Auf- und Abgabe gelangenden Transporte — je nach der Verkehrsrichtung — die für die betreffenden nächst weiter gelegenen Stationen Nezamislitz und Bedihoscht massgebenden Gebührensätze zur Anwendung.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im September.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate September beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 3 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 20 Entgleisungen und 16 Zusammenstösse in

Stationen und 187 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 218 Personen verunglückt, sowie 58 Eisenbahn-Fahrzeuge erheblich und 102 unerheblich beschädigt worden. Von den beförderten Reisenden wurden 5 getödtet und 12 verletzt, und zwar entfallen: 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der königl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg, je 1 Tödtung auf den Verwaltungsbezirk der königl. Eisenbahn-Direction zu Altona, auf die grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M., 3 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction (linksrhein.) zu Köln, je 2 Verletzungen auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen zu Elberfeld, zu Magdeburg und zu Hannover, je 1 Verletzung auf die königl. Württembergischen Staatseisenbahnen, auf den Verwaltungsbezirk der königl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt und auf die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienste wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 31 getödtet und 133 verletzt, von Steuer- u. s. w. Beamten 3 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 11 getödtet und 23 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 35 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34.638·54 km Betriebslänge und 1,048,125.184 geförderten Achskilometern) 212 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar Eisenbahn und in den Verwaltungsbezirken der königl. Eisenbahn-Directionen zu Erfurt und zu Elberfeld die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2529·34 km Betriebslänge und 33,175.397 geförderten Achskilometern) 15 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Stargard-Cüstriner, auf der Lübeck-Büchener und auf der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Sachsen. (Ergebnisse des Staatseisenbahnbetriebes in der Finanzperiode 1890/91.) Aus dem Rechenschaftsberichte, welchen die Regierung über den Staatshaushalt des Königreiches Sachsen für die Finanzperiode 1890 und 1891 der gegenwärtig tagenden Ständeversammlung erstattet hat, ist zu entnehmen, dass die Staatseisenbahnen bei einem Reinerträgnisse von zusammen 64,928.101·27 Mark gegenüber dem Voranschlage eine Mehreinnahme von 4,058.431·27 Mk. erbrachten. Die gesammten Betriebseinnahmen sind in jedem der beiden Jahre der Finanzperiode 1890/91 gegen das Jahr 1889, erheblicher aber noch gegen den Etat gestiegen, obwohl die Einnahmen des Güterverkehres im Jahre 1890 gegen 1889 einen Ausfall von 179.395 Mk. zeigten. Die Betriebseinnahmen beliefen sich aus dem Personen- und Gepäcksverkehre im Jahre 1890 auf 26,434.495·04 Mk., im Jahre 1891 auf 27,066.538·38 Mark, aus dem Fahrzeuge- und Güterverkehre im Jahre 1890 auf 55,790.723·19 Mk., im Jahre 1891 auf 57,253.170·03 Mk., aus anderen Quellen im Jahre 1890 auf 4,422.877·57 Mk., im Jahre 1891 auf 4,673.649·36 Mk., zusammen sohin im Jahre 1890 auf 86,648.095·80 Mk., im Jahre 1891 auf 88,993.357·77 Mk. Die Betriebseinnahmen im Jahre 1891 betrugen gegenüber den Ergebnissen des Jahres 1889 um 1,323.828 M. und gegenüber jenen des Jahres 1890 um 2,345.262 Mk. mehr; gegenüber dem Etat ergaben die Betriebseinnahmen im Jahre 1890 eine Mehreinnahme von 5,518.246 Mk. und im Jahre 1891 eine Mehreinnahme von 7,863.508 Mk. Der von jeder Tonne Gut durchschnittlich zurückgelegte Weg betrug im Jahre 1889 73·54 km, im Jahre 1890 72·67 km und im Jahre 1891 71·37 km. Die Betriebsausgaben haben im Jahre 1890 53,733.031·82 Mk. oder 62·013 Percent der Betriebseinnahme und im Jahre 1891 57,043.793·38 Mark oder 64·099 pCt. der Betriebseinnahme betragen. — Das Bahnnetz hat sich durch die Eröffnung der Linien Freiberg—Halsbrücke, Berthelsdorf—Grosshartmannsdorf mit Brand—Langenau, Kamenz—Elstra, Grosspostwitz—Cunewalde, Bautzen—Königswartha, Mügeln—Geising—Altenberg und Oschatz—Strehla im Laufe der Finanzperiode 1890/91 von 2501·68 auf 2605·72 Kilometer, sohin um 104·04 km vergrössert. Das in den Eisenbahnen angelegte Gesammtcapital bezifferte sich im Jahre 1890 auf 664,984.933·49 Mk., im Jahre 1891 auf 677,767.028·18 Mk. und verzinste sich in ersterem Jahre mit 5·401 pCt. und in letzterem Jahre mit 5·336 pCt. Die höchste Verzinsung warfen die Linien Dresden-Altstadt—Bodenbach (10·074 pCt. im Jahre 1890 und 10·381 pCt. im Jahre 1891) und Stolberg—St. Egidien mit Höhlteich—Wüstenbrand und Kohlenbahnen (9·349 pCt. im Jahre 1890 und 10·112 pCt. im Jahre 1891) ab. Das grösste Deficit hatte die Linie Weipert—Annaberg aufzuweisen, und zwar: — 1·684 pCt. im Jahre 1890 und — 2·395 pCt. im Jahre 1891. In den Erneuerungsfond flossen 8,782.072·68 Mk. — Der Werth der von den eigenen Werkstätten gelieferten Arbeiten bezifferte sich auf insgesammt 6,298.867·75 Mk.

— (Kohlenverkehr auf den unter kgl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen im Monate October.) Auf den unter kgl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen wurden im Monate October gegen den gleichen Monat im Vorjahre an Kohlen befördert: 155.532 (154.421) t Steinkohlen aus dem Zwickauer Bezirke, 94.127 (97.700) t Steinkohlen aus dem Lugau-Oelsnitzer Bezirke, 29.550 (32.370) t Steinkohlen aus dem Dresdner Bezirke, 34.501 (30,242) Tonnen schlesische Steinkohlen, 8295 (5282) t Steinkohlen anderen Ursprunges, 383.229 (351.884) t böhmische Braunkohlen, 88.622 (89.226) t altenburgische Braunkohlen und 14.561 (10.493) Tonnen Braunkohlen anderen Ursprunges. — In Summe wurden sohin 808.417 (771.618) t Kohlen überhaupt oder per Tag durchschnittlich 26.078 (24.891) t befördert.

Schweiz. (Eröffnung der Station Gordola-Val Verzasca.) Am 10. November wurde die Station Gordola-Val Verzasca der Gotthard-Bahn für den Gesammtverkehr eröffnet und gleichzeitig die bisherige Station Gordola aufgelassen; insoferne für den Güter- und Viehverkehr mit der Station Gordola-Val Verzasca noch keine Frachtsätze und Entfernungen eingeführt sind, gelangen bis zum Inkrafttreten von solchen die Frachtsätze und Entfernungen der bisherigen von Gordola zur Anwendung.

— (Frachtsatz für Getreide-Transporte von St. Margrethen nach Gordola-Val Verzasca.) Mit Giltigkeit vom 1. December treten in dem Anhange für St. Margrethen und Buchs vom 1. März 1893 zu dem Ausnahmetarife Nr. 6 für Getreide folgende Aenderungen in Kraft: Abänderung des Stationsnamens „Gordola“ in „Gordola-Val Verzasca“ und Einführung eines Frachtsatzes von 181 Cts. an Stelle des bisherigen Frachtsatzes St. Margrethen-Gordola von 180 Cts.

Russland. (Eisenbahnen und Wassercommunicationen am 1. Jänner 1893.) Nach der „Z. d. V. D. E.-V.“ betrug am 1. Jänner die Länge der dem öffentlichen Verkehre übergebenen Eisenbahnen des Russischen Reiches 30.983 Werst; davon kamen auf das europäische Russland 27.814 Werst, auf Finnland 1826 Werst und auf das asiatische Russland 1343 Werst. Die Staatsbahnen hatten 13.481 Werst, die privaten 17.502 Werst. An rollendem Material waren vorhanden: 6933 Locomotiven, 7759 Passagier-, 145.611 Waaren- und 239 Postwagen; in den Passagierwagen waren 284.892 Plätze, die Waarenwagen konnten 90,605.037 Pud tragen. An Wassercommunicationen gibt es in Russland, mit Ausschluss Finnlands und des Kaukasus, 604 Flüsse, 31 Canäle und 50 Seen, die Flössen und Schiffen zugänglich sind. Die Flüsse haben eine Ausdehnung von 96.555 Werst, die Canäle von 754 Werst und die Seen — nach den hauptsächlichsten Schiffahrtslinien — von 738 Werst. Im Ganzen sind dies 98.047 Werst, von denen 33.716 Werst mit Schiffen, 30.044 Werst nur mit Flössen und 30.287 Werst gar nicht befahren werden können. Thatsächlich haben die Wassercommunicationen also eine Ausdehnung von 67.760 Werst, worunter sich 1733 Werst künstlicher Verbindungen befinden, d. h. Canäle und Schleusen. 20.500 Werst der schiffbaren Communicationen haben Dampferverkehr.

— (Gewährung ärztlicher Hilfe auf den Eisenbahnen.) Vom Ministerium der Verkehrsanstalten ist ein neues Normalstatut über die Gewährung ärztlicher Hilfe auf den Eisenbahnen bestätigt und herausgegeben worden. Das Recht auf kostenfreie ärztliche Behandlung haben Alle, die bei Katastrophen zu Schaden gekommen sind, ferner alle Beamten, Handwerker und Arbeiter der Bahn mit ihren Familien. Die bei Katastrophen Verletzten werden bis zu ihrer Genesung unentgeltlich behandelt, die übrigen Kranken 2 Monate lang, doch kann diese Frist auf Verfügung des Oberarztes verlängert werden. Erkrankt ein Passagier während der Fahrt, so dass er nicht weiter befördert werden kann, so ruft der Chef der nächsten Station einen Arzt zur ersten Hilfeleistung herbei und schickt den Kranken dann in's nächste Hospital. — Ferner hat das Ministerium auch für die nächste Zeit eine Vermehrung der Hospitäler an den Eisenbahnlinien in Aussicht genommen. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Schiffahrt.

Kärnten. (Geschiebräumung im Draugebiete.) Mit Kundmachung der Landesregierung in Klagenfurt vom 12. October, Z. 14.567, L.-G.-Bl. Nr. 29, wurde das zwischen der staatlichen Strassenbau-Verwaltung, der Drauregulirungs-Concurrenz und der Südbahn-Gesellschaft abgeschlossene Uebereinkommen wegen der Geschiebsräumung in den regulirten Wildbach-Thalläufen des Drauthales publicirt. Nach diesem Uebereinkommen erfolgt die Geschiebsräumung in den regulirten Thalläufen des Wurnitz-, Simmerlacher-, Mödritsch-, Drassnitz-, Berger-, Gnoppnitz-, Radlacher-, Graa-, Nikolai- und Silberbaches im Concurrenzwege und werden deren Kosten zu je einem Drittheile von der staatlichen Strassenbau-Verwaltung, dem Drauregulirungsfonde und der Südbahn-Gesellschaft getragen. Die einschlägigen Arbeiten, welche sich in jedem Thallaufe vom Beginne der Thallaufregulirungsbauten bis zur Einmündung in die Drau erstrecken und die Entfernung aller im Gerinne abgelagerten Materialien, als Geschiebe, Wildholz, Bestandtheile von zerstörten Objecten u. dgl. aus dem Inundationsbereiche des Thallaufes, die etwa erforderliche Planirung der entfernten Geschiebe, sowie die Beschaffung des hiezu erforderlichen Grund und Bodens umfassen, werden unter Oberleitung der k. k. Landesregierung durch die einzelnen Draubau-Inspectionen in deren Amtsbereich besorgt. Im Falle der Auflösung der Draubau-Inspectionen werden diese Arbeiten durch die an die Stelle derselben tretenden Organe besorgt werden. Die Geschiebsräumungen im Concurrenzwege beginnen mit geringen Ausnahmen am 1. Jänner 1894 und haben die Draubau-Inspectionen behufs deren rechtzeitiger Vornahme sogleich nach Ablauf der Frühjahrsschneewässer sämmtliche Thalläufe ihrer Inspectionsstrecke und nach jedem grösseren Niederschlage, insbesondere nach einem im Sammelgebiete eines Wildbaches niedergegangenen Gewitters die betreffenden Thalläufe zu begehen. Auch wird das Strassenaufsichts- und Bahnaufsichtspersonale alle in dieser Richtung gemachten wichtigen Wahrnehmungen sofort der betreffenden Draubau-Inspection bekannt geben. Die Kosten der Geschiebsräumung werden vorschussweise aus dem Drauregulirungs-Regie- und Erhaltungsfonde bestritten. Mit Ende October jeden Jahres hat jede Draubau-Inspection eine Zusammenstellung über die im laufenden Jahre zu Lasten der Concurrenz besorgten Geschiebsräumungen gesondert nach den einzelnen Wildbachgebieten und unter Angabe der jede einzelne Geschiebsansammlung veranlassenden Umstände nach einem bestimmten Formulare zu verfassen und nebst den Rechnungsbelegen, eventuell die negative Anzeige, bis längstens Ende November der Landesregierung vorzulegen. Letztere verfasst nach Ueberprüfung der einzelnen Jahresrechnungen eine Zusammenstellung derselben, veranlasst die Refundirung des auf die staatliche Strassenbau-Verwaltung und auf die Drauregulirung entfallenden Drittels aus der ordentlichen Strassenbau-Dotation, bezw. aus dem Drauregulirungs-Regie- und Erhaltungsfonde und übermittelt der General-Direction der Südbahn-Gesellschaft eine Abschrift der Rechnungszusammenstellung behufs Rückvergütung des auf diese Bahn entfallenden Drittels.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Stapellauf zweier auf der Budapester Schiffswerfte der Gesellschaft erbauter Dampfer.) Am 13. November wurden auf der Schiffswerfte der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Altofen von den im Bau begriffenen vier Dampfern zwei Remorqueure vom Stapel gelassen. Beide Raddampfer sind nach den modernsten technischen Principien gebaut; ihre Schiffskörper sind je 62 m lang, 7·3 m breit und 2·7 m hoch. Die Maschinen sind bereits fertiggestellt und wird nun mit deren Montirung begonnen, so dass die Dampfer mit Eröffnung der Schifffahrt 1894 in Betrieb treten werden. Einer der beiden vollkommen gleich dimensionirten Dampfer erhält eine Triplex-, der andere eine Compoundmaschine mit je 700 Pferdekräften, damit zwischen beiden Systemen Vergleiche angestellt werden können. Beide Schiffe werden daher auch auf einer und derselben Strecke verwendet werden. Im heurigen Jahre wurden auf der gesellschaftlichen Werfte ausser den grossen Umbauten noch 24 Schlepper mit einem Tragvermögen von 134.000 q vollendet. Für das Jahr 1894 sind ausser zwei Dampfern (1 Heckrad- und 1 Zwillings-Schraubendampfer) noch weitere 30 Schlepper mit 195.150 q Tragfähigkeit in Bau gegeben, für welche das Material bereits bezogen ist.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. December:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1888, für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, Emission 1874, Mk. 14·96.$_5$.

Unterkrainerbahnen. 4 pCt. Prioritäten, für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Ab 31. December:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten. Mk. 30.— und 6.—.

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten, Mk. 60.—, 30.— und 6.—.

Verlosung.

Am 2. November:

Ungarische Staatseisenbahn-Gold-Anleihe vom Jahre 1889. 4½ pCt. (Rückzahlung ab 1. Februar 1894).

Rückzahlungen.

Ab 1. December:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1888 (verlost am 1. September).

Ab 27. December:

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. Sämmtliche 4½ pCt. Prioritäten vom Jahre 1885 (verlost am 26. Juni).

Ab 31. December:

Oesterr. Lloyd. Gold-Prioritäten (verlost am 17. Mai.)

Roma-Vrdniker Localbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 30. Juni).

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Actien (verlost am 27. Juni).

Literatur.

„Das Recht der Eisenbahnen in Preussen." Systematisch dargestellt von W. Gleim, Geheimer Ober-Regierungsrath und vortragender Rath im königlich preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Erster Band. Zweite Hälfte. Zweite Abtheilung. (Schluss des I. Bandes.) Darstellnng des Eisenbahnbaurechtes II. Berlin 1893. Verlag von Franz Vahlen.

Nach einer längeren Pause, welche der Verfasser mit durch seinen Beruf bedingten literarischen Arbeiten entschuldigt, ist der erste Band dieser von uns in der Nr. 43 des Vrdgs.-Bl. vom Jahre 1892 schon besprochenen verdienstvollen Publication erschienen.

In dem vorliegenden Hefte werden nachstehende Materien behandelt: Die Feststellung der Eisenbahnbaupläne, und zwar, deren rechtliche Bedeutung, die Anfertigung derselben, das Verfahren, betreffend ihre Feststellung (landespolizeiliche Prüfung und ministerielle Feststellung der Baupläne) nnd Rechtswirkungen der Planfeststellung; das Erforderniss besonderer Genehmigung für einzelne Theile der Bahnanlage, und zwar für Gebäude und gewerbliche sowie maschinelle Anlagen; die Ausführung der Eisenbahnanlage; die Ausrüstung der Eisenbahn und die Prüfung der Bahnanlagen vor ihrer Inbetriebnahme. Ein eigener Abschnitt behandelt die dem Eisenbahngesetze vom 3. November 1838 nicht unterstehenden Kleinbahnen und die für den Privatverkehr bestimmten Bahnen.

Diesem Hefte sind als Anlagen beigegeben: das Gesetz über die Eisenbahnunternehmnngen vom 3. November 1838, die Polizeiverordnung, betreffend die Abwendung der Feuersgefahr bei der Errichtung von Gebäuden und der Lagerung von Materialien in der Nähe der Eisenbahnen, Bestimmungen über die Aufstellung der technischen Vorarbeiten zu Eisenbahnanlagen und ein Circularrescript des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 12. October 1892, mit welchem die genaue Beobachtung der Bestimmungen im § 4 des Gesetzes vom 3. November 1838 den Regierungspräsidenten zur Pflicht gemacht wird.

Ein ausführliches Quellenverzeichniss schliesst den ersten Band dieses mit vielem Fleisse und grosser Sachkenntniss gearbeiteten Werkes ab.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kremsthalbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personen- und Gepäcksverkehr.

Ab 1. Jänner 1894 gelangt für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kremsthalbahn-Gesellschaft ein neuer Tarif zur Einführung.

Derselbe enthält geänderte Fahrpreise und wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1893 aufgehoben.

Tarifexemplare sind durch die betheiligten Stationen zum Preise von 10 Kreuzer erhältlich.

Wien, am 16. November 1893. [984]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VIII zum Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft I.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1893 gelangt der Nachtrag VIII zum Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft I, vom 1. Juni 1893, zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

Einen neuen Ausnahmetarif Nr. 19 (Cichorienwurzeln), die Aufnahme von Stationen in den Classentarif und die Ausnahmetarife, dann Aenderungen, bezw. Ergänzungen.

Soweit durch Nachtrag VIII Frachterhöhungen eintreten, bezw. Frachtsätze zur Aufhebung gelangen, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 12. Jänner 1894 in Giltigkeit.

Exemplare des Nachtrages VIII sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 kr. für das Stück zu erhalten.

Wien, am 17. November 1893. [985]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II.

Mit 1. Jänner 1894 tritt der Tarif, Theil II, für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, der k. k. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhm. Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Böhmen einschliesslich der Station Iglau), ferner der Station Reichenberg der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und in Tirol gelegenen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits in Kraft.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif, Theil II, giltig vom 1. Juni 1892 sammt den Nachträgen I—III zur Gänze aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes können bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen, sowie durch das Material-Depôt der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zu dem am Tarife angegebenen Preise käuflich bezogen werden.

Wien, den 20. November 1893. [986]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Englisch-Bayerischer Güterverkehr.

Einführung des Verbands-Güter-Tarifes, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1893 gelangt der Verbands-Güter-Tarif, Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen und Frachtsätze für den directen Verkehr zwischen Stationen der k. Bayerischen Staatseisenbahnen (einschliesslich Passau [österr.] Station der k. k. österr. Staatsbahnen) einerseits und London, Station der grossen Englischen Ostbahn, andererseits, zur Einführung.

Durch den neuen Tarif-Theil II werden aufgehoben:

1. Die besonderen Bestimmungen des Tarif-Theiles II für den Bayerisch-Belgisch-Englischen Güterverkehr vom 15. Mai 1891;
2. Die Bestimmungen und Frachtsätze für London und Harwich im Bayerisch-Belgisch-Englischen Güter-Tarife vom 1. Juni 1893 und in den zugehörigen Nachträgen.

Insoweit auf Grund des neuen Tarifes Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Tarifsätze noch bis zum 15. Jänner 1894 in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 25 Pfennig per Stück erhältlich.

Wien, am 20. November 1893. [987]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife und des Nachtrages II zum Anhange des Tarifes.

Am 1. December 1893 gelangt Nachtrag IV zum Tarife und Nachtrag II zum Anhange des Tarifes vom 10. September 1892 für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

Aenderungen der Bestimmungen,
Frachtsätze für neu einbezogene Empfangsstationen und Frachtsätze von der Station Wiesa,
ermässigte Frachtsätze für die Stationen Riesa, Riesa-Elbkai, Gröditz und Meissen,
Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren und des Kilometerzeigers.

Wien, am 20. November 1893. [988]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Druckfehlern.

In dem seit 1. October 1893 giltigen Tarif, Theil II, Heft 1, für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband werden die nachstehenden Druckfehler berichtigt:

Seite	Relation		Tarif-Classe	statt	zu setzen
13	Adony-Szabolcs	Wien St.E.G. loco	Classe II	204	304
15	Öttevény	„ „ „	Spec.-Tarif 1	6	66
22	Adony-Szabolcs	„ „ trans.	Classe II	204	304
31	„	Wien S.B. und Matzleinsdorf	„ II	226	326
33	Miklósfalva	„ „ „ „	gew. Eilgut	—	222
40	Adony-Szabolcs	Wien Markthalle	Classe II	234	334
44	Leitersdorf	„ „	„	—	334
49	Adony-Szabolcs	Wien K.F.N.B. loco	„	204	304
58	„	„ „ trs.	„	204	304
67	„	„ K.E.B. „	„	228	328
67	Baranyavár-Monostor	„ „ „	Sperrige Güter	—	903
70	Szászvár-Máza	„ „ „	Classe A	84	284
72	Zaprešić	„ „ „	„	—	306
80	Wien-Lagerbaus		Special-Tarif 1	18	12
82	„		„	9	4
90	Siófok	Wien Matzleinsdorf	Ausnahme-Tarif III c	—	203
„	„	Wien K.F.N.B. loco	„ III α	—	229
„	„	„ „ „	„ III b	—	217
„	„	„ „ „	„ III c	—	203
„	„	„ „ trs.	„ III α	—	229
„	Szabad-Batthyán	„ „ „	„ III c	—	169

Ferner sind auf den Seiten 15, 24, 33, 42, 51, 60 und 69 die Eilgutsätze bei Ó-Buda-Filátorigát zu streichen und auf Seite 15 ist nach Papa „Pécs“ einzusetzen.

Wien, am 20. November 1893. [989]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederösterreichischer Gemeinschaftsverkehr.

Verschiebung eines Einführungstermines.

Der im Verordnungs-Blatt Nr. 125 vom 28. October 1893 publicirte Nachtrag I zum Tarife für den Niederösterreichischen Gemeinschaftsverkehr tritt nicht mit 1. December 1893, sondern erst am 1. Jänner 1894 in Kraft.

Wien, am 17. November 1893. [990]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung des Nachtrages I/A zum Localtarife.

Mit 1. Jänner 1894 tritt der Nachtrag I/A zum Localgütertarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, giltig vom 1. August 1883, in Kraft.

Durch denselben werden die dermalen noch geltenden Nachträge X, XIII—XVII und die im Haupttarife enthaltenen allgemeinen Bestimmungen und Ausnahmetarife, sowie die Gebührenberechnungstabelle und der Kilometerzeiger ausser Kraft gesetzt, so dass im Haupttarife lediglich die Stationstarife unter Berücksichtigung der in dem Nachtrag I/A enthaltenen Aenderungen und Berichtigungen Geltung behalten. Als Anhang zu diesem Nachtrag wurden die für einzelne Artikel und Relationen für das Jahr 1894 gewährten Frachtbegünstigungen, insoweit selbe den Localverkehr betreffen, aufgenommen.

Wien, am 11. November 1893. [991]

Die Direction der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz.

Offert-Ausschreibung

für die

Lieferung und Montirung einer Locomotiv-Drehscheibe 14·65 m Durchmesser für den Bahnhof in Ischl.

Die Lieferung und Montirung einer Locomotiv-Drehscheibe mit 14·65 m Durchmesser für den Bahnhof Ischl kommt im Offertwege zur Vergebung.

Die Construction derselben ist aus den Normalblättern der k. k. österr. Staatsbahnen Nr. $\frac{137\text{ II}}{0}$, $\frac{138\text{ II}}{0}$, $\frac{139\text{ II}}{0}$, $\frac{140\text{ II}}{0}$ und $\frac{140\text{ a II}}{0}$ zu ersehen.

Die Ausführung hat nach den allgemeinen und besonderen Bedingnissen für die Lieferung und Anfstellung von Gegenständen für die mecbanische Ausrüstung der k. k. österr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Die Lieferung und Montirung hat mit 1. März, bezw. 1. April 1894 vollendet zu sein.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Normalblätter, können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Linz eingeseben, bezw. käuflich erworben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Locomotiv-Drebscheibe am Bahnhof in Ischl“ längstens bis 15. December 1893, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Linz zu überreichen.

Linz, am 18. December 1893.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879. R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2047	Oesterr. Nordwestbahn	Ansig-Teplitzer Eisenbahn	Kartoffel	Chotebof	Brüx A.T.B. Dux A.T.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Kreuzer ö. W. 61·6 57·3	56·0 56·0	5·6 1·3	Im Kartirungswege		Alleeventuellen Nebengebühren werden laut Tarif eingehoben
2048	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Frisches Obst als Eilgut	Saleel St.E.G.	Berlin, Anhalt-Dresdner und Görlitzer Bahnhof	Unter Anfrechthaltung der für den Classengutverkehr bezw. für den Ausnahmetarif Nr. 1 A giltigen Bestimmungen	Vom 1. December 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 2 vom 1. Juli 1893	Mark 6·17			Im Kartirungswege		
			Güter der Tarifclassen II						3·10					
			A1						2·03					
			B						1·81					
			A2						1·57					
			Getreide etc. des Ausnahmetarifes Nr. 1 A	Neratowitz B.N.B.	Berlin, Anhalt-Dresdner und Görlitzer Bahnhof				1·84					
			sowie umgekehrt											
2049	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Langholz-Transporte	Stationen der Oesterr. Nordwestbahn der Strecken: Kolin—Znaim, Pardubitz—Deutschbrod und Königgrätz—Mittelwalde, sowie von den Stationen Kolin loco (Oe.N.W.B., resp. St.E.G.) und Pardubitz loco (Oe.N.W.B., resp. St.E.G.)	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Ab 1. Jannar 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbenmschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893			4 Pfennige pro 100 kg von der Schleppbahngebühr, insoweit dieselbe tarifmässig mit 10 Pfennigen pro 100 kg zur Berechnung gelangt	Im Kartirungswege		
				Stationen der Böhm. Nordbahn exclns. Prag und Vysočan	Laube und Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz									
2050	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Localbahn Svoleňoves-Smečna	Mineralische Kohle zu Regiezwecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Stfebichovic-Vinařic oder Stfebichovic-Vinařic (Libušiner Schacht)	Svoleňovee	Aufgabe in ganzen Wagenladungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarif, Theil II — Heft 7 vom 1. März 1888	7·5 kr.	6·0 kr.	1·5 kr.	Im Abrechnungswege		Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmt und an Organe derselben adressirt sein

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2051	Böhmischen Westbahn		Getreide, als: Weizen, Buchweizen, Roggen und Hirse	Prag Radotin Dobřichowitz Rewnitz Karlstein Beraun Zditz Hořowitz Zbirow Nürschan Staab Stankau Blisowa Taus	Radnitz	Nachstehend angeführte Frachtsätze gelten nur: 1. bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; 2. für solche Sendungen der vorbezeichneten Getreidesorten, welche in den in den Bestellungsbezirken der angeführten Abgabestationen gelegenen Mühlen — nach dem entweder directe durch die Mühlen oder durch Zwischenvermittlung erfolgten Bezuge — zur Vermahlung gelangen	Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Stupno Břas—Radnitz, d. i. vom 1. December d. J. bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. April 1882	Kreuzer ö. W. 54·5 50·9 46·9 44·9 42·9 39·3 35·3 30·2 23·8 23·3 28·4 34·8 38·5 43·3	46·3 43·3 39·9 38·2 36·5 33·4 30·0 25·7 22·9 22·9 24·1 29·6 32·7 35·6	8·2 7·6 7·0 6·7 6·4 5·9 5·3 4·5 0·9 0·4 4·3 5·2 5·8 7·7	Im Kartirungswege		Für solche Sendungen nach anderen, vorstehend nicht angeführten Abgabestationen der Böhm. Westbahn kommen die normalen Frachtsätze des Specialtarifes I, in maximo jedoch die Sätze nach der in dieser Tabelle enthaltenen nächstweiter gelegenen Empfangstation zur Berechnung
				Radnitz	Prag loco Karlstein Beraun loco Zditz loco Nürschan Stankau Taus loco					54·5 42·9 39·3 35·3 23·3 34·8 43·3	46·3 36·5 33·4 30·0 22·9 29·6 35·6	8·2 6·4 5·9 5·3 0·4 5·2 7·7			
2052	Böhmischen Westbahn		Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Spelz, Kleie, Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste u. dgl.	Prag Radotin Dobřichowitz Rewnitz Karlstein Beraun Königshof*) (Geleiseanlage) Zditz Hořowitz Borek**) (Geleiseanlage) Zbirow (Station) Holoubkau Rokycan Chrast Stupno-Břas Pilsen Nürschau Staab Staukau Blisowa Taus Furth i/W.	Radnitz	Die Frachtsätze unter b) gelten nur für Sendungen im Gewichte von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen. Die Frachtsätze unter a) finden Anwendung für Sendungen in beliebigen geringeren Quantitäten	Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Stupno Břas—Radnitz, d. i. vom 1. December d. J. bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. April 1882	Kreuzer ö. W. a) | b) 56·9 | 54·5 52·8 | 50·9 48·2 | 46·9 45·9 | 44·9 43·6 | 42·9 39·4 | 39·3 37·6 | 37·6 35·3 | 35·3 30·2 | 30·2 25·6 | 25·6 23·8 | 23·8 21·0 | 21·0 17·3 | 17·3 11·8 | 11·8 7·7 | 7·7 16·9 | 16·9 23·3 | 23·3 28·4 | 28·4 34·8 | 34·8 38·5 | 38·5 44·0 | 43·3 54·1 | 52·1	a) | b) 45·1 | 33·3 42·0 | 31·3 38·6 | 29·0 36·8 | 27·8 35·0 | 26·6 31·7 | 24·5 30·3 | 23·5 28·5 | 22·3 24·5 | 19·7 20·9 | 17·2 19·5 | 16·0 17·3 | 14·4 14·4 | 12·1 10·1 | 8·8 6·9 | 6·2 14·1 | 11·8 19·1 | 15·8 23·1 | 18·7 28·1 | 22·1 31·0 | 24·0 35·3 | 26·9 43·1 | 32·0	a) | b) 11·8 | 21·2 10·8 | 19·6 9·6 | 17·9 9·1 | 17·1 8·6 | 16·3 7·7 | 14·8 7·3 | 14·1 6·8 | 13·0 5·7 | 10·5 4·7 | 8·4 4·3 | 7·8 3·7 | 6·6 2·9 | 5·2 1·7 | 3·0 0·8 | 1·5 2·8 | 5·1 4·2 | 7·5 5·3 | 9·7 6·7 | 12·7 7·5 | 14·5 8·7 | 16·4 11·0 | 20·1	Im Kartirungswege		Für solche Sendungen von in nebenstehender Tabelle nicht genannten Aufgabestationen der Böhm. Westbahn kommen die normalen Frachtsätze, in maximo jedoch die obigen Frachtsätze von den in dieser Tabelle enthaltenen nächstweiter gelegenen Aufgabestationen zur Berechnung
				Radnitz	Prag Karlstein Beraun Zditz Rokycan Chrast Stupno-Břas Pilsen Nürschan Staukau Taus					56·9 | 54·5 43·6 | 42·9 39·4 | 39·3 35·3 | 35·3 17·3 | 17·3 11·8 | 11·8 7·7 | 7·7 16·9 | 16·9 23·3 | 23·3 34·8 | 34·8 44·0 | 43·3	45·1 | 33·3 35·0 | 26·6 31·7 | 24·5 28·5 | 22·3 14·4 | 12·1 10·1 | 8·8 6·9 | 6·2 14·1 | 11·8 19·1 | 15·8 28·1 | 22·1 35·3 | 26·9	11·8 | 21·2 8·6 | 16·3 7·7 | 14·8 6·8 | 13·0 2·9 | 5·2 1·7 | 3·0 0·8 | 1·5 2·8 | 5·1 4·2 | 7·5 6·7 | 12·7 8·7 | 16·4			

*) Nur für Transporte an die Böhm. Montangesellschaft anwendbar.
**) „ „ „ „ „ Boreker Eisenwerke „

2053	2054
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Mährisch-Schlesischen Centralbahn	Betheiligten Verwaltungen
Bansteine in Quadern oder Platten, roh behauen und ungeschliffen	2. Eisen und Stahl etc. der Position E 10 der Güterclassification des Theilea I vom 1. Jänner 1893: b) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für 2 verwendete Wagen; a) bei Auflieferung in Einzelsendungen
Ziegenhals transito (für Sendungen von Niklasdorf)	1. Eisen und Stahl etc. der Position E 6 der Güterclassification dea Theilea I vom 1. Jänner 1893: c) bei Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Fracbtbrief und Wagen; b) bei Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Fracbtbrief und Wagen; a) bei Auflieferung in beliebigen Mengen
Krakan	M.-Ostrau und Ostrau-Montanbahn
Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg) Bezahlung der Fracbt für das wirkliche Gewicht, mindsstens jedoch für das Ladegewicht der für den Transport beigestellten Wagen; Abladen der Ssndungen dnrch Partei-Organe	Simmering E.W.A. (Schleppgeleise der Waggonfabrik)
Vòm 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
Localtarife	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Weitsres, längstens jedoch bis Ende Decsmber 1894
Besteht ksin directer Frachtsatz	Localtarife
35·5 kr.	Bestehen keine directen Frachtsätze 85·3 kr. | 177·1 kr. | 84·3 kr. | 85·3 kr. | 106·8 kr.
Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Anf die reclamirende Firma als Anfgeberin lautende, von der Anfgabsstation beglanbigte Dnplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder znrückgestellt wsrden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zugeständnisses	

Ad 2 wird nsben dem Frachtsatze ad a) per 177·1 kr. pro 100 kg für jeden mehr als einen verwendeten Wagen nnd neben dem Frachtsatze ad b) per 85·3 kr. pro 100 kg für jeden mehr als zwei verwendsten Wagen noch die Gebühr von 8 kr. pro Wagen nnd 1 km erboben

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
	von der und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze

Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:						Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit		Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze				
2055			Steinsalz	Krakau transitо (für Sendungen von Wieliczka und Bochnia)	b) Jedlesee transito	a) Wien (Nordbahnhof)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg). Anfuhrung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Beatimmungsstation dirscte lautenden Frachtbriefen und in Mengen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. — Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt wsrden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf dee Zugeständnisses	
2056			Steinsalz	Krakau transito (für Sendungen von Wieliczka und Bochnia)	Olmütz transito (für Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bis inclusive Moravan)	Olmütz traneito (für Pardubitz und darüber hinaus gelegene Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Oesterr. Nordwestbahn)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg). a) Aufgabe in beliebigen Mengen; b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen: c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auflieferung der Sendungen mit von der Aufgabs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen. — Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	ad a) Localtarif vom 1. Jänner 1893 ad b) und c) Tarif für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Thsil II, Heft 1, vom 1. October 1893		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf dee Zugeständnisses	
2057			Steinsalz	Krakau transito (für Sendungen von Wieliczka und Bochnia)	Olmütz transito (für Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bis inclusive Moravan)	Olmütz traneito (für Pardubitz und darüber hinaus gelegene Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Oesterr. Nordwestbahn)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg). a) Aufgabe in beliebigen Mengen; b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen: c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auflieferung der Sendungen mit von der Aufgabs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen. — Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	ad a) Localtarif vom 1. Jänner 1893 ad b) und c) Tarif für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Thsil II, Heft 1, vom 1. October 1893		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf dee Zugeständnisses	

| | | | | | |

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugestandniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugestandniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugestandniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugestandniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2058	Kaiser Ferdinands-Nordbahn													
	Betheiligten Verwaltungen													
	Zinkblech													
				M.-Ostrau	Oswiecim									
				Salzburg	Graz	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze			Im Kartirungswege		
				M.-Ostrau	Oswiecim			Tarif für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen vom 1. Juli 1893	a) 191·5 b) 189·0 kr.	a) 172·7 b) 170·2	a) 18·8 b) 18·8 kr.			
									a) 214·5 b) 212·0 kr.	a) 192·8 b) 190·3 kr.	a) 21·7 b) 21·7 kr.			
2059	Kaiser Ferdinands-Nordbahn													
	Betheiligten Verwaltungen													
	Zinkblech													
				M.-Ostrau	Oswiecim									
				Innsbruck		Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze			Im Kartirungswege		
									a) 242·8 b) 228·8 kr.	a) 222·7 b) 208·7 kr.					
2060	Kaiser Ferdinands-Nordbahn													
	1. Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben) und Knüppel-(Prügel-)Holz, sämmtlich über 2·5 m lang; 2. Fassholz (Fassdauben, Fasshöden), Reifholz, Korb- und Flossweiden; 3. Schnittholz: a) kantiges, und zwar: Balken, Sparren, Latten, Leisten; b) breites, und zwar: Bohlen, Planken, Borde, Bretter, letztere auch gehobelt und genuthet, ferner Dielen, sowie Friesen und Friesbrettchen, auch Jalousiebrettchen, gehobelt und genuthet; 4. Heide- und Reiserbesen; 5. Chemisch präparirte Hölzer, als: Telegraphenstangen etc.; 6. Radfelgen und Speichen, Satzkisten (wenn mindestens 4 Stück ineinander gesteckt), Schindeln, Siebreifen, Siebläufe, Siebzargen, Schachtelränder, Schiffsnägel, Holznägel und Holzstifte, roh vorgerichtete Gewehrschäfte, Cigarrenkistenbretter, Schier- und Stellmacherholz, Holzdraht, überhaupt alle Arten roh vorgerichteter Hölzer für den Handwerks- und Industriebetrieb (exclusive Resonanzholz, Resonanzbretter, gehobelt, und Resonanzböden, geleimt)													
	Lodygowice			Oswiecim	M.-Ostrau									
	Granica transito			Innsbruck		Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Anfrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr mit Granica transito giltigen besonderen Bestimmungen das russische Verkehrsgebiet betreffend	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr, Tarif vom 1. Juli 1892	Besteht kein Verhands-Frachtsatz			Im Kartirungswege		
										21·6 kr.				

Fortlaufende Nr.	2061	2062	2063	2064	2065
Die Publication erfolgt: von der	Eisenbahn Wien-Aspang	Eisenbahn Wien-Aspang	Eisenbahn Wien-Aspang	Eisenbahn Wien-Aspang	Eisenbahn Wien-Aspang
Die Publication erfolgt: und im Namen der					
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Maner- nnd Dachziegel	Wein, Most, Obstmost und Obstwein	Banmwolle, Banmwollabfälle, Zwirn nnd Spinnereigewebe	Getreide, Mais, Kleie nnd Gerstenschrott	Weisskalk
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Maria-Lanzendorf, Verladegeleise in km 11·9	Wien E.W.A. transit	Erlach nnd vice versa	Wr.-Neustadt transit	Erlach
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat	Simmering E.W.A.	Wien E.W.A. loco nnd vice versa	Traiskirchen	Sämmtlichen Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Bei einer Verfrachtung von** **a) 6000 Tonnen** **b) 10000 Tonnen pro Jahr.** Frachtzahlnng für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ein- nnd Ansladen dnrch die Partei innerhalb 12 Tagesstnnden von der Bereitstellnng der Wagen an gerechnet. Die Tagesstnnden werden von 6 Uhr Früh bis 8 Uhr Abends gezählt. Bei Ueberschreitnng der Ein- oder Ansladefrist wird für „jede überschrittene Stnnde“ ein Wagenstandgeld von 10 kr. pro Wagen gerechnet	**Bei einem Gesammt-Verfrachtnngs-Quantum von** **a) 5000 Tonnen pro Jahr** **b) 8000 Tonnen pro Jahr**	Bei Anfgabe in beliebigen Mengen, dagegen Verzicht auf Achsverfrachtnng	Bei Aufgabe od. Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Die Sendnngen müssen in nngsrischen Stationen mit directen Frachtbriefen anfgegeben sein	In beliebigen Mengen bei Znladnng zn Maner- und Dachziegel unter voller Ansnützng des Ladegewichtes des verwendeten Wagens
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner bis Ende December 1894	Bis anf Widerrnf, längstens aber bis 31. December 1894	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis 31. December 1894	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnnng	Localtarif	Localtarif	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg: kr.	3·75	4·0	Verschieden	16·2	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz: kr.	a) 3·50 b) 3 00	a) 3·0 b) 2·5	28·5 incl. Auf- nnd Ablegegebühr	8·2 incl. Auflege-Gebühr	Classe C
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze: kr.	a) 0·25 b) 0·75	a) 1·0 b) 1·5	Verschieden	8·0	Verschieden
Art der Durchführnng	Im Rückvergütnngswege	Im Rückvergütnngswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirnngswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Docnmente geschehen muss	Gegen Vorlage der Frachtbriefe bis 1. Februar 1895	Vorlage der auf schliessende Firma lantenden Original-Frachtbriefe	Vorlage der auf schliessende Firma als Anfgeberin lantenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1895		
Besondere Bemerkungen	Bei der Liqnidation nebiger Frachtnachlässe wird für die Benützngsgebühr von 0·25 kr. per 100 kg für Rechnnng des Grnndpächters in Abzng gebracht	Sendnngen müssen von Stationen der Eisenbahn Wien-Aspsng oder über dieselbe einlangen (excl. via Wiener Verbindnngsbahn)			Bei Anwendnng dieser Begünstignng ist das Gewicht der Ziegel mit mindestens 10000 kg in Rechnnng zu ziehen

2066

Eisenbahn Wien-Aspang

Fortlaufende Nr.

Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif												Kartirung	Im Rückvergütungswege	Besondere Bemerkungen
von der und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit		Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
		von	nach																		
	Brennholz	Aspang	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat	**Verfrachtung von zusammen mindestens 20 Wagen à 10000 kg pro Jahr** von einem Versender ohne Unterschied der Holzsorte, unter Einhaltung der Bestimmungen des Localtarifes, A. T. II.	Vom 1. Jänner bis Ende December 1894			kr.	13·0	10·0	3·0									In den Aufgabsstationen wird unbeschränkte Lagerfreiheit unter der Bedingung gewährt, dass die zugeführten Schnitt- und Brennhölzer dem Bahntransport übergeben werden. Andernfalls wird für die ganze Lagerzeit die tarifmässige Gebühr eingehoben. Für die freilagernden Hölzer übernimmt die Bahnanstalt keine Haftung für Feuersgefahr und Gefahr der Entwendung
		Edlitz Scheiblingkirchen						12·0	10·0	2·0											
		Edlitz	Wr.-Neustadt loco					11·0		1·0											
		Aspang						23·0	20·0	3·0											
	Schnittholz	Aspang	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat					22·0		2·0											
		Edlitz Scheiblingkirchen						21·0	20·0	2·0											
		Edlitz	Wr.-Neustadt loco					12·0	10·0	2·0											
		Aspang						20·0		2·0											
	Brennholz	Aspang	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat					19·0	18·0	1·0											
		Edlitz Scheiblingkirchen						19·5		1·5											
		Edlitz	Wr.-Neustadt loco					11·5	10·0	1·5											
		Aspang						20·0	18·0	2·0											

2067

Eisenbahn Wien-Aspang

Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif						Kartirung	Besondere Bemerkungen
von der und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit		Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
		von	nach											
	Eis	Biedermannsdorf	Maria-Lanzendorf (Eishaus)	Die Frachtsätze gelangen a) bei gleichzeitiger Aufgabe von 3 Wagen, b) von 10 Wagen und Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen zur Anwendung	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1893			kr.	6·3	3·3	3·0									Ein- und Ausladen durch die Partei binnen 12 Tagesstunden ohne Rücksicht auf Sonn- und Feiertage, bei sonstiger Zahlung eines ermässigten Wagenstandgeldes von 5 kr. pro Stunde und Wagen. Für die Verwiegung wird in Wien ein Wägegeld von 0·04 kr. pro 100 kg mindestens aber 40 kr. pro Wagen erhoben, wenn die Abwage auf der Geleisebrückenwage erfolgt.
		Centralfriedhof						7·7	3·9	3·8											
		Eisverladestelle bei km 14·1	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Verladung auf der Strecke wird nur bei gleichzeitiger Verwendung von 10 Wagen oder Frachtzahlung für diese Menge bewilligt, wobei die Sätze der nächst weiter gelegenen Station zur Anwendung gelangen a) bei Anfgabe von 1 Wagen, b) bei Anfgabe von mindestens 10 Wagen					9·8	a) 5·0 b) 4·9	4·8									
		Biedermannsdorf						9·8	a) 5·0 b) 4·2	4·8 5·6											
		Centralfriedhof							a) 5·0 b) 4·2												
		Maria-Lanzendorf						6·3	a) und b) 3·0	3·0											

Fortlaufende Nr.	2068	2069	2070	2071
Die Publication erfolgt	Eisenbahn Wien-Aspang	Eisenbahn Wien-Aspang	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
von der Namen und im	Betheiligten Verwaltungen			
für Artikel	Malz- und Malzkeime	Roheisen	Eisenbahnschienen als Frachtgut	Gebrauchte Emballagen, dünne Brettchen von Holzdrahtsendungen
für die Transportstrecke: von	Traiskirchen	Krompach	Station Kladno	Auf sämmtlichen im Tarifheile II, Heft 2, Abschnitt A genannten Linien
für die Transportstrecke: nach	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat transit	Simmering E.W.A.	Komotau B.E.B.	Auf der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)
				Auf den Linien der Kolomeaer Localbahnen
				Auf sämmtlichen Linien der Bukowinaer Localbahnen
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach dem Auslande bestimmt sein	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	1. Auflieferung eines Minimalquantums von 590 t. 2. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Tarifbestimmungen. 3. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt sein und bei Weiterbeförderung ab Komotau in Regiewege abgefertigt werden	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Die Sendungen müssen nach den Stationen Lubycza, Kimpolung, Ottynia, Rozwadów oder Skole unter Adresse eines sich mit Holzdraht-Erzeugung befassenden Etablissements innerhalb dreier Monate nach dem Bezuge der betreffenden Holzdrahtsendungen zum Rücktransporte gelangen. Letzterer Umstand ist durch Beibringung der ursprünglichen Frachtbriefe nachzuweisen
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Local-, bezw. Verbandtarife	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	9·0 kr.	Besteht kein directer Frachtsatz	31·4 kr. ö. W.	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	7·5 kr. incl. Ablegegebühr	88·0 kr.	24·2 kr. ö. W.*)	Ausnahmetarif II / Ausnahmetarif II / Classe A / Ausnahmetarif XII
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	1·5 kr.		7·2 kr. ö. W.	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende Jänner 1895 vorgelegt werden müssen	
Besondere Bemerkungen			Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung *) In diesem Frachtsatze ist die vertragsmässige Einfahrtsgebühr in Kladno nicht enthalten	Die zugestandenen Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn eine Declaration des Interesses an der Lieferung unterbleibt

Fortlaufende Nr.	2072	2073	2074
Die Publication erfolgt und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	
für die Transportstrecke von	Braunkohle zu Regiezwecken der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Braunkohle zu Regiezwecken der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Raffinirtes Petroleum
für die Transportstrecke nach	a) Franzensbad b) Eger c) Eisenstein	Eger	Laibach
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Einhaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen unterliegen dem Francaturzwange. Bayerische Kohlenwagen müssen mit vierundzwanzigstündiger Mietbfreiheit in entsprechender Anzahl Seitens der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen gestellt werden Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 30000 t innerhalb der Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1894** Im Uebrigen sind die in vorstehender Kundmachung (fortlaufende Nr. 2072) enthaltenen Bestimmungen massgebend Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Anfgabe von S. Sabba nach südlich der Donau gelegenen Stationen mit directen Frachtbriefen in Wagenladungen à 10 t, bezw. Frachtzahlung hiefür Vom 1. Jänner 1894 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1894
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Dermalen besteht kein Tarif	Kartirungs-Frachtsätze laut vorstehender Kundmachung	Südwestösterreichisch-Ungarischer Seebatentarif, giltig vom 1. September 1892. Südösterreichisch-Ungarischer Grenztarif, giltig vom 1. Februar 1892. Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenztarif, giltig vom 1. Jänner 1893. Tirol-Küstenländischer Tarif, Nachtrag I, vom September 1884 und Tarif für den Verkehr Triest etc. einerseits und Villach, Klagenfurt etc. andererseits, giltig vom 1. September 1892
Bezeichnung			Verschieden
Frachtsatz per 100 kg			Verschieden
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg			45 pCt. Nachlass von dem Antheile, welcher aus dem jeweiligen Gesammt-Frachtsatze bis zur Bestimmungsstation der Sendung im Verhältnisse der Kilometer auf die Strecke der k. k. Oesterr. Staatsbahn Triest-S. Andrea—Laibach (143 km) entfällt
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Die Sendungen müssen von Frachtbriefen begleitet sein, welche direct an eine Dienststelle der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen lauten und oberhalb der Adresse die Ueberschrift tragen: „Regiekohlen-Sendung der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen."	Frachtbrief-Duplicate auf eine Dienststelle der königl. Bayerischen Staatsbahnen lautend, spätestens bis Ende März 1895 vorzulegen	Gegen anf die schliessende Firma ale Versender lantende Original-Anfgabe-Recepisse, welche bis längstene Ende Februar 1895 vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen			Die Differenz wird nur für jene Sendungen liquidirt, welche nach den diesfalls bestehenden Vereinbarungen factisch via Herpelje—Divacca—Laibach auf die k. k. Oesterr. Staatsbahnen geleitet worden sind. — Dem Versender steht ein Einfluss auf diese Instradirung nicht zu

Fortlaufende Nr.	per 100 kg	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 10000 kg in Reichsmark	per 10000 kg in Reichsmark
2072	a)	Ausig Brüx A.T.E. Dux A.T.E. Holtschitz-Seestadtl Karbitz Marinschein Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Teplitz Triebschitz Türmitz Ullersdorf Bilin Bruch Brüx k. St. B. Dux-Ladowitz Dux-Liptitz Eisenberg Kosten Oberleutensdorf Ossegg Ossegg-Riesenberg Teplitz-Waldthor Trupschitz Wiesa	66·4 51·0 52·0 56·8 65·9 65·9 67·4 58·6 64·3 56·8 65·9 62·2 51·0 47·8 44·8 42·8 46·3 44·8 39·9 48·8 42·8 44·8 44·8 18·8 45·8 44·7	47·8 48·2 45·2 43·2 46·7 45·2 40·2 40·2 49·2 53·8 53·1 53·1 51·0 45·2 43·2 45·2 52·0 53·1 51·0 53·8 53·1 53·1 45·2 49·2 16·2 45·0	41·2 41·2 36·2 45·2 41·2 39·2 41·2 41·2 41·2 41·2 41·2 41·2 41·2 41·2 41·2 41·2 41·2 41·2 41·2 41·2 41·2 41·2 41·2 41·2 41·2 41·2
2073		Bruch Dux-Liptitz Eisenberg Kosten Oberleutensdorf Ossegg Ossegg-Riesenberg Teplitz-Waldthor Wiesa	45·2 45·2 40·2 49·2 45·2 43·2 45·2 49·2 45·0	4·0 4·0 4·0 4·0 4·0 4·0 4·0 4·0 4·0	per 10000 kg in Reichsmark
2074		Aufgabe von S. Sabba nach südlich der Donau gelegenen Stationen mit directen Frachtbriefen in Wagenladungen à 10 t, bezw. Frachtzahlung hiefür	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1894		

Südbahn-Gesellschaft

Eisenbahn Wien-Aspang

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2075			Wagenfett	Wr.-Neustadt	Wien (Matzleinsdorf)	Sendungen dürfen nicht nach Budapest und südlich Budapest gelegenen Stationen, und zwar auch nicht per Donauschiffahrt weiter verfrachtet werden	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	52	40	12	Im Kartirungswege		
					Wien E.W.A.				52	40	12			
					Klein-Schwechat				52	40	12			
2076			Mineralkohle	Graz S.B. und Leoben S.B.	Wien (E.W.A.) und Centralfriedhof	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. — Das Anfladen bei durch Partei-Organe zu erfolgen. — Diese Kohlen dürfen nicht für Etablissements, welche in Wienersdorf, Josefstbal, Trübswinkel, Teesdorf und Ginselsdorf gelegen sind, bestimmt sein			Variabel	64 Heller incl. Ablade-gebühr	Variabel			
				Graz S.B.	Maria-Lanzendorf				Heller 83	Heller 70	Heller 13			
					Biedermannsdorf				80·6	70	10·6			
					Traiskirchen				76·6	69	7·6			
					Trnmau				74·6	69	5·6			
					Ob.-Waltersdorf				73·6	68	5·6			
					Tattendorf				72	68	4			
					Kl. - Wolkersdorf				67	64	3			
					Pitten				70	66	4			
					Erlach				68·6	66	2·6			
					Seebenstein				72	68	4			
					Scheiblingkirchen				74·6	70	4·6			
					Edlitz				77	70	7			
					Aspang				81	71	10			
2077			Wein und Most	Wr.-Neustadt	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.)				48 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	40 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	8 Heller			
				nnd vice versa										
2078			Tabak und Tabakmaterial	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.)	Wr. - Neustadt				Variabel	48 Heller incl. Auf- u. Ablegegebühr	Variabel			
2079			Getreide, Kleie u. Gerstenschrot	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.)	Wr. - Neustadt				Heller 48 incl. Anf- und Ablegegebühr	Heller 40	Heller 8			

Fortlaufende Nr.	2080	2081	2082
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft Barcs-Pakračer Eisenbahn, bezw. Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Südbahn-Gesellschaft Barcs-Pakračer Eisenbahn	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Holzkohle	a) Seidencocons (Galetten), rohe und trockene, ferner Rohseidenfäden als Eilgut; b) Seidencocons (Galetten), trockene, ferner Rohseidenfäden als Frachtgut	Eisengusswaaren	Banmwolle, roh	Wein
für die Transportstrecke von	Virovitica Terezovač-Suhopolje Pivnica Gyulaves Bastaji Daruvar Sirac Pakrač-Lipik Čabuna Sladojevce Slatina Suplja Ipa Kondanica-Zdenci	Sämmtlichen auf dem Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Südbahn-Stationen (mit Ausnahme von Fiume), ferner von den Stationen der Barcs-Pakračer-Eisenbahn und vice versa	Graz S.B.	Triest S.B. nnd Fiume	Wien (Matzleinsdorf)
für die Transportstrecke nach	Triest S.B. nnd Fiume	Cormons und Peri	Leoben transit	Laibach k.k.St.B. Laibach S.B.	Rodaun
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bestimmungen des Specialtarifes für den Frachtgut-Transport von Holzkohle in Wagenladungen im Verkehre von Stationen der Barcs-Pakračer Eisenbahn etc., giltig vom 1. März 1886	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen mit dem feuchten Amtsstempel der jeweilig als Aufgeberin figurirenden Amtsstelle, d. i. die Centrale des kgl. ungar. Landes-Inspectorates für Seidenzucht in Szegszárd und die demselben unterstellten Ober-Inspectorate, Inspectorate, Seidenfabriken, Spinnereien und Cocons-Einlösungsämter versehen sein	In jedem Gewichte, Sendungen müssen für die k. k. Staatsbahnwerkstätte in Knittelfeld bestimmt sein	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen	Bei Verladung in Fässern Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro verwendeten Wagen, oder bei Verladung in Reservoirwagen Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Reservoirwagen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aher bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Nebiger Specialtarif	Localtarife	Localtarif		
Frachtsatz per 100 kg	75·43 79·03 84·83 86·53 89·13 92·03 92·33 96·23 89·03 85·33 85·73 91·23 kr. incl. Steuer	Variabel	33 26 7 Heller		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	65·2 67·8 69·6 71·3 73·0 73·0 73·0 73·0 67·8 70·1 70·5 73·0	ad a) Frachtsätze für sperrige Güter ad b) Frachtsätze der Classe II	116 110 110 63 52 11 Heller, bezw. incl. ung. Steuer		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	10·23 11·23 15·23 15·23 16·13 19·03 19·33 23·23 15·23 15·23 15·23 18·23 kr.	Variabel	6 20		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2083	Südbahn-Gesellschaft		Altmaterialien	den Materialmagazinen der Südbahn in Wien (Matzleinsdorf), Marburg, Bozen und Budapest S.B.	sämmtlichen Stationen der Südbahn und der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn	Jeder Frachtbrief über eine solche Sendung muss mit einem von dem betreffenden Materialmagazine angefertigten Sendschein belegt sein, in welchem das Materialmagazin die Daten des Frachtbriefes anzuführen und zu bestätigen hat, dass die Sendung thatsächlich aus Altmaterialien besteht	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Variabel	Bis incl. 76 km: 20 Heller, für je weitere 38 km (angefangene 38 km als voll angenommen) 10 Heller pro 100 kg plus der auf dem Gebiete der Länder der ungarischen Krone entfallenden Steuer	Variabel	Im Kartirungswege		
2084	Südbahn-Gesellschaft		Steine und Steinhauerwaaren	Divacca	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen obliegt der Partei. Sendungen müssen zum Bau der k. k. Hofburg in Wien bestimmt sein und von Dignano oder Pola provenire	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Variabel	150 Heller	Variabel	Im Kartirungswege		
2085	Südbahn-Gesellschaft	Wiener Verbindungsbahn	Kaffee	Triest S.B. und Fiume	Wien (Hauptzollamt)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Ausnahmetarif im Verkehre zwischen Wien einerseits und Triest und Fiume vom 1. September 1892, bezw. Tarif der Wiener Verbindungsbahn	300	312	290	302	10	10	Im Kartirungswege		
										Heller bezw. incl. ungar. Steuer								
2086	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Cellulose aus Pos. H—29 des Tarifes, Theil I	W ö r g l	Grammat-Neusiedl Ober-Eggendorf Klein-Neusiedl Ebenfurth Pitten	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Aufladen durch Partei		Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Verschieden	154 144 148 132 156	Verschieden			Im Kartirungswege			Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatt Nr. 89 vom 6. April 1893 sub Post 837 publicirte Begünstigung gegenstandslos
										Heller								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2087	Südbahn-Gesellschaft	k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen	Wein der Pos. W-10 und Weinmost aus Pos. M-27	Borst	Laibach S.B. loco	a) in jedem Gewichte b) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Heller a) 118 b) 116	a) 108 b) 100	a) 10 b) 16	Im Kartirungswege		
				Ceroviglie					146 140	130 118	16 22			
				Herpelje					112 110	102 94	10 16			
			Kartoffel der Pos. K-8 und K-9	Laibach S.B. loco	Pola	Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen			104	78	26			
			Heu aus Pos. 8 sub B, III, g, β											
			Eisen und Stahl der Pos. E-9	Pola	Laibach loco	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens			110	90	20			
2088	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker)	Verschiedenen Stationen	Verschiedenen Stationen	Bei Erfüllung der für den Ausnahmetarif Nr. I B. im Rückvergütungswege angeführten Bedingungen	Ab 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Verbandstarif für den Güter-Verkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen, giltig vom 1. Juli 1893	Kartirungsfrachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. I, Abtheilung A	Rückvergütungsfrachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. I, Abtheilung B	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma lautende Aufnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, die keinen Rückvergütungsstempel einer Eisenbahn-Verwaltung tragen dürfen und welche Documente längstens 6 Monate nach dem Tage der Aufgabe des Transportes der Einnahmen-Controle der Südbahn-Gesellschaft in Vorlage gebracht werden müssen	Die auf dieses Zugeständniss bezughabenden Frachtsätze sind in dem mit 1. Juli 1893 zur Einführung gekommenen Tarif für den Güter-Verkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen enthalten
2089	Südbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl der Position E-6 des Tarifes Theil I	Mürzzuschlag	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Sendungen müssen für Bauzwecke des österr. Lloyd oder des Stabilimento tecnico in Triest bestimmt und an diese Etablissements adressirt sein	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Heller 189	156	33	Im Kartirungswege		
				Prevali					160	130	30			
				Graz (Provenienz von Pichling)					156	126	30			

Fortlaufende Nr.	2090	2091	2092
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Robmarmor	Erdfarben der Pos. E-23 des Tarifes, Tbeil I	Eisenerze, rohe und geröstete, sowie Manganerze, rohe und geröstete, aus Steiermark. Kärnten und Krain; Schwefelkiese, abgeröstete (Schwefelkiesrückstände), von den Stationen: Aichberg-Steyrermühl, Bruck a/M., Cilli, Gratwein, Hrastnigg, Lanzendorf-Pellendorf, Liesing und Niklasdorf; Schlacken, als: Frischfener-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen-, Schwer- und eisenhaltige Converterschlacken, dann Sinteln von Erzen und Sauereisen von Stationen der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn, den Stationen Edlitz und Wr.-Neustadt der Eisenbahn Wien-Aspang, den Stationen: Grünburg, Steyrdorf und Unterhimmel der Steyrthalbahn, sowie den westlichen und südwestlichen Stationen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen; ferner Magnesia-Kalkstein von den Stationen: Klamm, Steinbaus, Vordernberg und St Michael
für die Transportstrecke: von	Peri transit	Triest S.B. und Fiume	Wien Nordbahnhof transito	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito (für Sendungen, welche via k. k. Donauuferbahn auf die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergehen)
für die Transportstrecke: nach	Kufstein transit	Wien (Matzleinsdorf)		M.-Ostrau, Ostrau-Montanbahn und Schönbrunn
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. — Die Sendungen müssen von Carrara proveniren und mit directe nach Kiefersfelden lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Partei		Anfiefernng der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen, thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, oder der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau, oder, insoweit die Transporte von Stationen der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn stammen, in Contingentwagen mit der Südbahn; Abladen der Sendungen durch Partei-Organe
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 an bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstene aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr vom 1. August 1888	Localtarif, Tbeil II, vom 1. April 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	Verschieden		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	100 Heller	236 (incl. Mgb., bezw. ungar. Steuer) 184 Heller	30 kr.	29 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden	52 Heller	Verschieden	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Orig.-Frachtbriefe, welche Documente längstens 2 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen			
Besondere Bemerkungen			Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten. Für bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebs-Reglements eine Haftung nicht übernommen	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 135. **Wien, 25. November 1893.** **VI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die

am 23. October 1893 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Präsidenten der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Herrn k. k. Sectionschefs **Dr. Leon Ritter von Biliński.**

Anwesende:

Die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes, Herren:

Dr. Rudolf Ach,
Alexander Adler,
Giovanni Benussi,
Gottlieb Bondy,
Wilhelm Briess,
Dr. Cajetan Bulat,
Peter Cofler,
Franz Graf von Coronini-Cronberg,
Wilhelm Dannhauser,
Biagio De Giulli,
Alfred Deutsch,
Heinrich Freiherr von Doblhoff-Dier,
Dr. Ernst Ritter von Edlmann,
Max Epstein,
Dr. Wilhelm Exner,
Jakob Gall,
Dr. Pier Antonio Gambini,
Josef Gröger,
Emil Ritter von Guttenberg,
Friedrich Wilhelm Haardt,
Dr. Josef Alfred Heilsberg,
Friedrich Helm,
Dr. Leo Ritter von Herz,
Carl Ritter von Hillinger,
Carl Hladik,
Otto Huber,
Dr. Samuel Jenny,
Johann Kapf,
Adalbert Kocourek,
Anton Carl Lemach,
Georg Lienbacher,
Alfred Ritter von Lindheim,
Carl Luckmann,
Dr. Franz Marani,
Max Mauthner,
Stanislaus Mayer,
Max Ritter von Mersi,
Philipp Moser,
Franz Obratschai,
Dr. Thaddäus Pilat,
Heinrich Pollitzer,
Heinrich Popper,
Leopold Reich,
Victor Riedl Edler von Riedenstein,
Josef Rochlitzer,
Jakob Freiherr von Romaszkan,
Ignaz Russmann,
Thomas Schadeloock,
Anton Ritter von Schauenstein,
Julius Schneider,
Carl Steiner,
Ladislaus Ritter von Struszkiewicz,

Eugen Freiherr von Styrcea,
Sigmund Szancer,
Stanislaus Szczepanowski,
Anton Tausche,
Nicolo Cavaliere de Trigari,
Friedrich Vogel,
Paul Welponer,
Alfons Ritter von Widmann zu Staffelfeld.

Die Ersatzmitglieder, Herren:

Victor Hämmerle,
Ernst Holzer,
Dr. Julius Leo,
Carl Seydel.

Von Seite des k. k. Handelsministeriums:

Herr k. k. Ministerialrath **Ludwig Wrba,**
Herr k. k. Sectionsrath **Dr. Josef Ritter von Küchler,**
Herr Oberinspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, Regierungsrath **Dr. Max Freiherr von Buschman,**
Herr Inspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, kaiserl. Rath **Eduard Seling.**

Von Seite der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

Herr Verkehrsdirector k. k. Hofrath **Carl Wessely,**
Herr Abtheilungsvorstand k. k. Hofrath **Dr. Franz Liharzik,**
Herr Oberinspector **Wilhelm von Drathschmidt.**

Als Schriftführer:

Ober-Official der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen **Johann Singer.**

Seine Excellenz der Herr Vorsitzende eröffnet die Sitzung mit der Mittheilung, dass das Mitglied Dr. Russ sein Ausbleiben entschuldigt habe.

Die Mitglieder Franz Graf Coronini-Cronberg, Victor Riedl Edler v. Riedenstein, Nicolo Cavaliere de Trigari und Alfons Ritter v. Widmann zu Staffelfeld leisten nachträglich die im § 21 des Organisationsstatutes vorgesehene Angelobung.

Uebergehend auf die Tagesordnung, ladet Seine Excellenz der Herr Vorsitzende das Mitglied Dr. Heilsberg ein, über die **allgemeinen Angelegenheiten** Namens des Comités den Bericht zu erstatten, und zwar zunächst über den Abschnitt I der „Mittheilungen über die Durchführung der vom Staatseisenbahnrathe in der letzten Session gefassten Beschlüsse, sowie über wichtigere Vorkommnisse und Verfügungen".

Die Mittheilungen

zu Punkt 1 über die Eröffnung neuer Linien,

zu Punkt 2, betreffend den Stand der Studien über die Triester Eisenbahnfrage,

zu Punkt 3 wegen Herstellung einer directen Verbindung der Localbahnen Elbogen-Neusattel und Chodau-Neudek, sowie

zu Punkt 4, betreffend die Einleitung von Verhandlungen wegen Herstellung einer Wartehalle in der Haltestelle Poříč,

werden nach dem Antrage des Referenten zur Kenntniss genommen.

Zur Mittheilung zu Punkt 5 über die Erweiterung des Prager Franz Josef-Bahnhofes spricht das Mitglied Bondy den Wunsch aus, dass im Jahre 1894 wenigstens die zur Aufrechterhaltung des Betriebes nothwendigen Anlagen vollendet werden mögen, damit im Jahre 1895 der Umbau des Aufnahmsgebäudes vollzogen werden könne.

Seine Excellenz der Herr Vorsitzende bemerkt hiezu, dass es bei dem grossen Verkehre auf dem Prager Franz Josef-Bahnhofe aus betriebstechnischen Rücksichten nicht möglich sei, an verschiedenen Punkten auf einmal zu bauen; durch die Herstellung von Zwischenperrons und Errichtung von kleinen Restaurationen auf denselben werde es jedoch möglich sein, das Aufnahmsgebäude zu entlasten.

Die Mittheilung zu Punkt 5 wird sodann zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilungen

zu Punkt 6, betreffend die Einleitung von Verhandlungen wegen Einführung des allgemeinen öffentlichen Güterverkehres in der Haltestelle Bukovsko-Dinin, und

zu Punkt 7 wegen Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes der Station Kattowitz,

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zu den Mittheilungen

zu Punkt 8 über die Erweiterung der Station Hallein, und

zu Punkt 9 wegen Umwandlung der Haltestelle Parsch in eine Station für Güter-Auf- und Abgabe, sowie wegen Verbesserung der Personenwartelocale in dieser Haltestelle,

stellt der Referent folgende Anträge:

„Die k. k. Regierung wird ersucht, angesichts der noch immer bestehenden Verkehrshindernisse und Gefahren am Bahnhofe in Hallein daselbst die dringend nöthigen Erweiterungen baldigst vornehmen zu lassen."

„Die k. k. Regierung wird aus den gleichen Gründen wie bei Hallein ersucht, weitere Erhebungen zu pflegen, um für die Umwandlung der Haltestelle Parsch in eine Eisenbahnstation für Güter-Auf- und Abgabe den nöthigen Raum zu Stande zu bringen."

Diese Anträge werden nach erfolgter Unterstützung durch das Mitglied Steiner zum Beschlusse erhoben und die Mittheilungen zu den Punkten 8 und 9 zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilungen

zu Punkt 10 über die Einleitung von Verhandlungen wegen Erweiterung des Stationsgebäudes in Göding,

zu Punkt 11, betreffend die bei Beförderung von an infectiösen oder an sonstigen Krankheiten leidenden Personen auf Eisenbahnen zu treffenden Dispositionen, und

zu Punkt 12 über die Ueberwachung der Reinigung und Desinficirung der Viehtransportwagen auf Eisenbahnen,

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Das Mitglied Dr. Heilsberg referirt hierauf über die folgenden, in der Tagesordnung unter Punkt 6c und 7 erwähnten Anträge der Mitglieder Kocourek und Lemach:

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird ersucht, wegen Herstellung eines Umschlagplatzes für Holztransporte — besonders für Langholz — von der Station Budweis zum Moldau-Ufer unterhalb der Stadt Budweis die nothwendigen Studien vorzunehmen und ein diesbezügliches Project auszuarbeiten."

Dieser Antrag des Mitgliedes Kocourek wird zum Beschlusse erhoben.

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird ersucht, dafür Sorge zu tragen, dass auf allen grösseren Stationen der Oesterreichischen Staatsbahnen eine entsprechende Anzahl, und zwar nummerirter oder sonstiger äusserlich gekennzeichneter Gepäcksträger dem Publicum zur Verfügung stehen.

Das k. k. Handelsministerium wird gebeten, dasselbe möge seinen mächtigen Einfluss auf die Verwaltungen der österreichischen Privatbahnen in der Richtung geltend machen, dass auch diese auf ihren grösseren Stationen die Gepäcksträger durch ein an der Brust, an dem Arme, oder an der Mütze befestigtes Zeichen oder eine Nummer als zur Uebernahme und Weiterbesorgung des Gepäckes bevollmächtigte Organe äusserlich gekennzeichnet erscheinen lassen."

Dieser Antrag des Mitgliedes Lemach wird der Regierung befürwortend zur Erwägung empfohlen.

Der in der Tagesordnung unter Punkt 9 angeführte Antrag der Mitglieder Pollitzer und Schadeloock wegen Herstellung einer gedeckten Bahnhofshalle in der Station Triest-S. Andrea wurde von dem Mitgliede Schadeloock zurückgezogen, nachdem die General-Direction in der Comitésitzung erklärt hatte, dass die Herstellung der fraglichen Bahnhofshalle nicht möglich sei.

Das Mitglied Pollitzer stellt jedoch an die General-Direction das Ersuchen, von der Nothwendigkeit einer gedeckten Bahnhofshalle in der Station Triest-S. Andrea sich die Ueberzeugung zu verschaffen und in das nächstjährige Budget einen entsprechenden Betrag zur Herstellung dieser Halle einzustellen.

Nunmehr referirt das Mitglied Dr. Heilsberg über die nachstehenden, in der letzten Sitzung eingebrachten und im Comité bereits vorberathenen Anträge der Mitglieder Freiherrn v. Doblhoff-Dier und Lemach:

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird ersucht, zur Behebung der auf dem Schwechater Bahnhofe herrschenden Missstände im Sinne der von der Gemeindevorstehung Schwechat an dieselbe gerichteten Eingabe,

1. die geeigneten Einleitungen zu treffen, um mittelst Durchführung der Wien-Pressburger Reichsstrasse unter dem Bahnkörper die den starken Verkehr dieser Strasse störende Kreuzung im Niveau zu beseitigen,

2. wegen Errichtung einer den Bedürfnissen des Publicums entsprechenden Wartehalle in der Station Klein-Schwechat, welche für die k. k. Staatsbahn, die Aspangbahn und die Bahn Klein-Schwechat—Mannersdorf gemeinsam dienen könnte, mit den Verwaltungen der letzteren zwei Bahnen in Verhandlung zu treten, und

3. hiebei in Erwägung zu ziehen, ob die Anlage dieser Wartehalle nicht mit Rücksicht auf die Zu- und Abfahrtrichtung der Passagiere an der gegen Schwechat gelegenen Seite des Bahnhofes erfolgen könnte." (Antrag des Mitgliedes Freiherrn v. Doblhoff-Dier.)

„Der Staatseisenbahnrath wolle in Würdigung der in der Petition der Kohlengewerkschaften des Mährisch-Ostrau-Karwiner Kohlenrevieres enthaltenen begründeten Ausführungen das k. k. Handelsministerium dringendst ersuchen, dasselbe möge seinen mächtigen Einfluss aufwenden, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ihren Kohlenwagenpark vermehre." (Antrag des Mitgliedes Lemach.)

Diese beiden Anträge werden zum Beschlusse erhoben.

Seine Excellenz der Herr Vorsitzende bringt hierauf folgenden Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Hofrath Dr. Exner zur Verlesung:

„Angesichts der häufigen, berechtigten Klagen über die mangelhafte Vorsorge für die Verköstigung der Eisenbahnreisenden, insbesondere über die Unreinlichkeit und schlechte Lüftung von Restaurations-Localitäten, über den Zustand der Services, über die Ausstattung der Tabletten, über die Qualität der Speisen und Getränke u. s. w., Klagen, die sich nicht bloss auf die Privat-, sondern leider auch auf die Staatsbahnen und sogar auch auf die Restaurationswagen beziehen, wird das k. k. Handelsministerium ersucht, dieser Angelegenheit neuerdings seine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden."

Nachdem der Antragsteller diesen Antrag in eingehender Weise begründet hatte, wird der Antrag zum Beschlusse erhoben.

Der im Laufe der Sitzung von dem Mitgliede Dr. Gambini eingebrachte Antrag, lautend:

„Die k. k. Regierung wird ersucht, von ihrer Seite das Mögliche zu thun, um die projectirte Bahn Triest—Parenzo—Canfanaro zu Stande zu bringen,"

wird dem Comité für allgemeine Angelegenheiten zur Vorberathung und Berichterstattung in der nächsten Sitzung des Staatseisenbahnrathes zugewiesen.

Demselben Comité werden zu dem gleichen Zwecke auch die nachstehenden Anträge des Mitgliedes Freiherrn v. Romaszkan zugewiesen:

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird aufgefordert, dem dringenden Mangel an Frachtwaggons in Galizien abzuhelfen und zu sorgen, dass auf den Staatsbahnen Galiziens, besonders der Transversalbahn, Personenwaggons besserer Qualität in Verkehr kommen."

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird aufgefordert, die so dringende Reconstruction der Bahnhöfe zu Krakau und Lemberg ehemöglichst durchzuführen."

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird aufgefordert, den von Krakau nach Suczawa verkehrenden Schnellzügen Schlafwaggons beizugeben."

„Das k. k. Handelsministerium wird gebeten, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn dringendst aufzufordern, dem Mittags 12 Uhr von Wien abgehenden Krakauer Schnellzuge einen Restaurationswagen beizugeben."

„Da die jetzt zwischen Wien und Suczawa verkehrenden Schnellzüge mit nur einer Fahrgeschwindigkeit von 40 km per Stunde fahren, so wird das k. k. Handelsministerium gebeten, die Verfügung zu treffen, dass diese Schnellzüge mit einer grösseren Geschwindigkeit in Zukunft verkehren."

Seine Excellenz der Herr Vorsitzende bringt hierauf folgende, von dem Mitgliede Steiner eingebrachte Anfrage zur Verlesung:

„Das Actions-Comité für den Bau der Tauern-Predil-Linie in Gmünd, welches in jüngster Zeit in dieser Bahnfrage eine Denkschrift an die hohen k. k. Ministerien und an den hohen Reichsrath gerichtet hat, gibt der Befürchtung Ausdruck, dass bei den Projectsarbeiten für eine Tauernbahn auch auf die Anwendung des gemischten Bahnsystems Rücksicht genommen wird, wodurch die Freunde der Tauernbahn, resp. Triester Bahnfrage begreiflicherweise beunruhigt werden.

Obschon eine solche Befürchtung bei der Bedeutung einer Bahn, welche dies- und jenseits der Tauern grosse bestehende Bahnnetze verbinden und für Triest eine mächtige Güterbewegung schaffen soll, ausgeschlossen erscheint, erlaube ich mir an Seine Excellenz den Herrn Handelsminister die ergehenste Bitte zu richten, dem Staatseisenbahnrathe diesbezügliche beruhigende Erklärungen zu geben."

Diese Anfrage beantwortet Ministerialrath Wrba über Auftrag Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers dahin, dass bei den bezüglich der beiden Varianten der Tauernbahn, der sogenannten Gasteiner- und Radstädter-Trasse gepflogenen Projectsstudien naturgemäss auch die Eventualität der Ausführung nach dem gemischten (Adhäsions- und Zahnstangen-) Betriebssysteme in Erwägung gezogen wurde. Hiebei habe sich gezeigt, dass bei der

sogenannten Gasteiner-Linie die Anwendung des gedachten Betriebssystemes keine ausschlaggebende Herabminderung der Anlagekosten ermöglichen würde, dass dagegen bei der sogenannten Radstädter-Linie allerdings mehrfache Momente für die Wahl des gemischten Betriebes sprechen würden. Unter allen Umständen würden jedoch für die Tauernbahn nur solche Steigungsverhältnisse angewendet werden, dass auch bei gemischtem Betriebe die volle Leistungsfähigkeit der Bahn gewährleistet erscheint.

Hierauf richtet das Mitglied Dr. Heilsberg an das Handelsministerium das Ersuchen, dass von demselben die volle Ausführung des seinerzeit von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegten und vom Handelsministerium genehmigten Projectes für die Erweiterung des Bahnhofes Bruck a. d. M. im Auge behalten werde.

Seine Excellenz der Herr Vorsitzende bringt hierauf die Angelegenheiten, betreffend **Personentarif** und **Fahrordnung**, zur Verhandlung, über welche das Mitglied Ritter von Lindheim Namens des Comités den Bericht erstattet.

Zu Punkt 1 des Abschnittes II der „Mittheilungen" wegen Ermässigung der Preise der Theilstreckenkarten für die österreichischen Staatsbahnen stellt der Referent über Anregung der Mitglieder Dannhauser, beziehungsweise v. Riedl folgende Anträge:

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird ersucht, die Ermässigung der Preise der Theilstreckenkarten vom 1. Jänner 1894 an durchzuführen, da die bisher festgestellten Tarife in keinem Verhältnisse zum Preise der Jahreskarten stehen, und wird insbesondere Werth darauf gelegt, dass die Ausgabe der Theilstreckenkarten von 1 bis 25 km beginne."

„Das k. k. Handelsministerium wird gebeten, auch auf den Privatbahnen einen verbilligten Theilstreckentarif, von 1 bis 25 km beginnend, einzuführen."

Diese beiden Anträge werden zum Beschlusse erhoben und die Mittheilung zu Punkt 1 sodann zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilungen

zu Punkt 2 über nachträgliche Aenderungen des Sommerfahrplanes 1893 und

zu Punkt 3 über nachträgliche Aenderungen des Winterfahrplanes 1893/94 im Vergleiche zu dem vom Staatseisenbahnrathe begutachteten Entwurfe,

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zur Mittheilung zu Punkt 4 über den Verkehr der Personenzüge der Strecke Scheibmühl—Kernhof bis, beziehungsweise von Kernhof, stellt der Referent folgenden Antrag:

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird ersucht, alle Massnahmen zu treffen, damit auf der Endstation der Scheibmühl—Lilienfeld—Kernhofer Linie zu Kernhof für die Bequemlichkeit der zahlreich eintreffenden Passagiere besser als bisher vorgesorgt werden könne."

Dieser Antrag wird zum Beschlusse erhoben und die Mittheilung zu Punkt 4 sodann zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilung zu Punkt 5, betreffend den täglichen Verkehr der Züge Nr. 15 und 16 zwischen Graz und Fehring auch während des Winters, wird ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zur Mittheilung

zu Punkt 6 wegen Herstellung eines regelmässigen Anschlusses des Personenzuges Nr. 917 an den Südbahnzug Nr. 401 in Villach, und

zu Punkt 7, betreffend den Verkehr eines Schlafwagens zwischen Wien—Eger—Karlsbad,

bemerkt der Referent, dass die General-Direction in der Comitésitzung die Zusage gemacht habe, dem Wunsche bezüglich des Zugsanschlusses in Villach in der nächsten Sommerfahrordnung zu entsprechen und den Schlafwagen Wien—Eger—Karlsbad im kommenden Jahre vom 1. April bis 31. October verkehren zu lassen.

Die Mittheilungen zu Punkt 6 und 7 werden sodann zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilungen

zu Punkt 8 wegen Herstellung einer directen Communication zwischen dem Perron und den Restaurationsräumlichkeiten in der Station Salzburg beim Schnellzuge Nr. 104,

zu Punkt 9, betreffend die Fahrordnung der Localbahn Hadikfalva-Radautz,

zu Punkt 10, betreffend die Unthunlichkeit der Einführung eines neuen Zugspaares zwischen Grybów und Neu-Sandec,

zu Punkt 11, betreffend die erfolgte Berücksichtigung der Stundeneintheilung des Badener Landes-Real- und Ober-Gymnasiums bei Feststellung der Verkehrszeiten der von und nach Baden verkehrenden Localzüge,

zu Punkt 12, betreffend die Erfolglosigkeit der Verhandlungen wegen Weiterführung des um 12 Uhr 15 Minuten Nachts von Troppau abgehenden Personenzuges bis Oderberg,

zu Punkt 13, betreffend die Erfolglosigkeit der Verhandlungen wegen Verschiebung der Fahrordnung der auf der Localbahn Zauchtl—Bautsch verkehrenden Züge,

zu Punkt 14 über die Fahrordnung auf den Strecken Wien — Prerau — Olmütz und Prossnitz — Nezamislitz—Prerau, über die Einleitung von Vorkehrungen zur Erzielung einer grösseren Regelmässigkeit in der Fahrt der Züge von Venedig nach Pontafel, beziehungsweise Cormons, sowie wegen Publicirung der auf den Eisenbahnen eingetretenen Verkehrsstörungen, und

zu Punkt 15, betreffend die Verbesserung der Zugsverbindungen zwischen Reichenberg und Trautenau und vice versa,

werden, nachdem das Mitglied Lemach zur Mittheilung zu Punkt 12 an das Handelsministerium das Ersuchen gerichtet hatte, der Frage wegen Weiterführung eines Personenzuges Troppau—Schönbrunn bis Oderberg auch fernerhin eine wohlwollende Aufmerksamkeit zu schenken und auf dieselbe bei der nächsten sich darbietenden Gelegenheit zurückzukommen, nach dem Antrage des Referenten zur Kenntniss genommen.

Das Mitglied Ritter v. Lindheim referirt hierauf über den Punkt 2 der Tagesordnung, Vorlage der Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1894, und bringt die Fahrordnungsentwürfe gruppenweise zur Verhandlung.

Bezüglich der Gruppe der westlichen und südlichen Linien bemerkt der Referent, dass auf denselben — von geringen Aenderungen einzelner Verkehrszeiten abgesehen — der gleiche Fahrplan zur Durchführung gelangen soll, wie im Sommer 1893. Eine Ausnahme machen blos die Orient-Expresszüge Nr. 110/9/609—610/10/109 der Strecke Unter-Hetzendorf—Wien—Simbach, welche auch im kommenden Sommer zu den seit 1. October 1893 geänderten Verkehrszeiten cursiren werden.

Ferner sei während des nächsten Sommerdienstes die Einrichtung eines neuen Luxuszuges zwischen Wien und Ostende, beziehungsweise London in Aussicht genommen, doch seien die bezüglichen Verhandlungen zwischen den betheiligten Anschlussbahnen noch nicht vollständig abgeschlossen. Diese neuen Züge sind über

Passau—Frankfurt a. M.—Köln zu nachstehenden Verkehrszeiten projectirt:

Wien (Westbahnhof) ab circa 11 Uhr Vormittags M. E. Z., London an 4 Uhr 30 Minuten Nachmittags W. E. Z., Fahrtdauer 30 Stunden und 30 Minuten; in der Gegenrichtung London ab 10 Uhr Vormittags W. E. Z., Wien (Westbahnhof) an circa 4 Uhr 50 Minuten Nachmittags M. E. Z., Fahrtdauer 29 Stunden und 50 Minuten.

Diese Züge, welche zwischen Wien und London täglich verkehren sollen, finden in Wien Anschluss an den Orient-Expresszug nach und von Constantinopel über Budapest—Belgrad und jenen über Bukarest.

Im Falle des Zustandekommens dieser wichtigen Zugsverbindungen wäre die dauernde Ueberleitung und Erhaltung des englisch-orientalischen Verkehres über die Passauer Route und sohin auch über Wien für die Folge gesichert.

Auf den in Böhmen und Mähren gelegenen Linien ist die Reactivirung des Sommerfahrplanes 1893 in Aussicht genommen, mit der Modification, dass an Stelle des Localzuges Nr. 227 (Beneschau ab 6 Uhr 40 Minuten Abends, Prag an 8 Uhr 12 Minuten Abends) der bereits seit 1. October 1893 verkehrende Localzug Nr. 223 (Beneschau ab 1 Uhr 5 Minuten Nachmittags, Prag an 2 Uhr 55 Minuten Nachmittags) aufrecht bleibt. Auf der Localbahn Waidhofen—Schwarzenau—Zwettl soll ein viertes Zugspaar versuchsweise in Verkehr kommen.

Zu den Fahrordnungsentwürfen für die in Galizien und in der Bukowina gelegenen Linien, auf welchen der im Sommer 1893 bestandene Fahrplan auch im Sommer 1894 unverändert beibehalten werden soll, stellt der Referent Namens des Comités folgende Anträge:

1. „Die k. k. General-Direction wird ersucht, sowohl auf die Beschleunigung der Fahrt bei den in Galizien verkehrenden Schnellzügen, als den Personenzügen auf der Strecke Stanislau—Husiatyn einzuwirken."

2. „Die k. k. General-Direction wird ersucht, im Einvernehmen mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Errichtung eines Tagesschnellzuges zwischen Wien und Lemberg zu erwirken, welcher Wien Früh verlassen und Abends in Lemberg eintreffen, sowie Lemberg Früh verlassen und Abends in Wien eintreffen müsste."

3. „Die k. k. General-Direction wird ersucht, das Studium für bessere Bahnverbindungen auf der Strecke Lawoczne—Stryj fortzusetzen und nach Möglichkeit solche herzustellen."

4. „Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, für den Fall, als es nicht gelingen sollte, zwischen Wien und Lemberg einen Tagesschnellzug zu errichten, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu veranlassen, die Weiterführung des derzeit ab Wien nur bis Oderberg verkehrenden Schnellzuges Nr. 5 bis Krakau, resp. bis Bielitz durchzuführen."

Bezüglich des ersten Antrages bemerkt Seine Excellenz der Herr Vorsitzende, dass die in Galizien verkehrenden Schnellzüge sehr belastet seien und viele Aufenthalte haben, eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bei denselben daher sehr schwer durchführbar sei; ferner weist Verkehrsdirector Hofrath Wessely darauf hin, dass die Strecke Stanislau—Husiatyn als Localbahn ausgeführt sei, und dass dieselbe zur Ermöglichung der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit umgebaut werden müsste.

Nachdem noch die Mitglieder Ritter v. Guttenberg, Dr. Pilat, Reich und Szancer für die Führung eines Tagesschnellzuges zwischen Wien und Lemberg gesprochen und das Mitglied Popper eine getrennte Abstimmung über den ersten Antrag, und zwar rücksichtlich der Schnellzüge und rücksichtlich der Personenzüge, angeregt hatte, schreitet Seine Excellenz der Herr Vorsitzende zur Abstimmung und gelangen hiebei die Anträge 2—4, sowie die Vorlage der Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1894 unverändert, der Antrag 1 des Comités dagegen unter Beschränkung der angestrebten Fahrtbeschleunigung auf die Schnellzüge in nachstehender Fassung zur Annahme:

„Die k. k. General-Direction wird ersucht, auf die Beschleunigung der Fahrt bei den in Galizien verkehrenden Schnellzügen einzuwirken."

Hierauf referirt das Mitglied Ritter v. Lindheim über den nachstehenden, in der Tagesordnung unter Punkt 4 erwähnten Antrag des Mitgliedes Gröger:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, die Buschtěhrader Eisenbahn zu verhalten, dass diese für Schnellzüge ausser dem normalen Fahrpreise nicht einen Zuschlag von 50 Percent, sondern nur einen solchen von 20 Percent einhebe."

Der Referent bemerkt hierüber, dass die Buschtěhrader Eisenbahn in Folge Einführung des Kreuzer-Zonentarifes der Oesterr. Staatsbahnen auf ihren Linien zur Einhebung eines 50percentigen Schnellzugszuschlages zu den Personenzugspreisen berechtigt sei, und dass das Comité aus diesem Grunde dem vorstehenden Antrage nicht zuzustimmen vermochte.

Das Mitglied Gröger modificirt daher seinen Antrag, wie folgt:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, die Buschtěhrader-Eisenbahn zu verhalten, dass diese jene Schnellzüge, welche mit Rücksicht auf deren Verkehrszeit auch den localen Personenverkehr mitbesorgen müssen und keine wesentlich grössere Fahrgeschwindigkeit haben als gewöhnliche Personenzüge, nur als Personenzüge bezeichne und für dieselben auch nur den normalmässigen Fahrpreis einhebe."

Dieser modificirte Antrag findet die Zustimmung der Versammlung.

Der in der Tagesordnung unter Punkt 5 erwähnte Antrag des Mitgliedes Helm wegen ehethunlichster Wiedereinführung der mit 1. October 1893 ausser Kraft getretenen Fahrordnung auf der Strecke Pilsen—Eisenstein wurde von dem Antragsteller auf Grund der in der Comité-Sitzung erhaltenen Aufklärungen zurückgezogen.

Nunmehr gelangen die nachstehenden, in der Tagesordnung unter Punkt 6 d) e), f) und g) erwähnten Anträge des Mitgliedes Kocourek zur Berathung:

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird ersucht:

1. Auf der Localbahn Budweis—Salnau den Frachtentransport vom Personenverkehre in der Art zu trennen, dass statt der bisher verkehrenden gemischten Züge Nr. 2053, 2051, 2052 und 2054 reine Personenzüge eingeführt werden und dieselben einen Anschluss an die Personenzüge der Strecke Wien—Eger und Wessely—Linz in beiden Richtungen erhalten;

2. den von Protivin nach Budweis als Nr. 74 verkehrenden gemischten Zug in einen Personenzug zu verwandeln und denselben als Personenzug Nr. 18 bereits verkehren zu lassen;

3. den Personenzug Nr. 1135 täglich von Budweis bis Linz in Verkehr zu bringen und ebenso den Gegenzug Nr. 1136, und

4. den Personenzug Nr. 14 der Linie Eger—Wien in der Haltestelle „Budweis-Altstadt" anhalten zu lassen."

Während in Folge der von der General Direction in der Comité-Sitzung abgegebenen Erklärung, wonach auf der Localbahn Budweis—Salnau ein reiner Personenzug in jeder Richtung täglich in Verkehr gesetzt werden wird, eine weitere Berathung des ersteren Antrages entfällt, werden bezüglich der übrigen Anträge folgende Beschlüsse gefasst:

„Die k. k. General-Direction wird ersucht:

1. Auf einen regelmässigen Verkehr des Zuges Nr. 74 hinzuwirken, damit der Anschluss in Budweis an den Zug

Nr. 2053 und 18 gesichert werde, eventuell einen Personenzug statt des gemischten Zuges einzulegen;

2. die Verbesserung des Zugsverkehres zwischen Budweis und Linz in Erwägung zu ziehen;

3. den Personenzug Nr. 14 der Linie Eger—Wien in der Haltestelle Budweis-Altstadt, jedoch nur „zum Aussteigen", anhalten zu lassen."

Der in der Tagesordnung unter Punkt 8 a) angeführte Antrag des Mitgliedes Obratschai, lautend:

„Das k. k. Handelsministerium wird gebeten, dessen Einfluss bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin geltend machen zu wollen, dass dem bestehenden Mangel directer Personenzugsanschlüsse in Schönbrunn nach und von Troppau, sei es durch Einführung neuer Züge oder in anderer geeigneter Weise abgeholfen werde,"

wird in Uebereinstimmung mit dem Fahrordnungs-Comité und nach erfolgter Befürwortung durch das Mitglied Obratschai zum Beschlusse erhoben.

Der in der Tagesordnung unter Punkt 8 b) erwähnte Antrag desselben Mitgliedes wegen Herstellung einer Relation zwischen dem um 10 Uhr Abends in Wien eintreffenden Triester Schnellzuge und dem um die gleiche Stunde von Wien abgehenden Schnellzuge Nr. 3 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde — weil von Seite der Regierung als nicht durchführbar bezeichnet — von dem Antragsteller zurückgezogen.

Ebenso wurden die in der Tagesordnung unter Punkt 11 a) und b) erwähnten Anträge des Mitgliedes Steiner wegen Anhaltens der Schnellzüge Nr. 103 und 104 in Parsch und wegen Späterlegung des von Braunau über Steindorf nach Salzburg verkehrenden Personenzuges Nr. 2728 von dem Antragsteller zurückgezogen, nachdem die General-Direction in der Comité-Sitzung die grossen Schwierigkeiten dargelegt hatte, welche der Durchführung dieser Anträge entgegenstehen.

Zu dem in der Tagesordnung unter Punkt 10 erwähnten Antrag des Mitgliedes Popper wegen Einführung eines weiteren Zugpaares auf der Localbahn Hadikfalva—Radautz bemerkt der Referent, dass in Folge der ablehnenden Haltung des Verwaltungsrathes der Bukowinaer Localbahnen, welche eine Durchführung dieses Antrages als ausgeschlossen erscheinen lasse, das Comité den Uebergang zur Tagesordnung beantrage.

Nachdem jedoch das Mitglied Popper dem gegenüber ausführt, dass der genannte Verwaltungsrath nach einer kürzlich erhaltenen Mittheilung nunmehr bereit sein dürfte, zur Einführung der fraglichen Züge seine Zustimmung zu geben, erklärt Verkehrsdirector Hofrath Wessely, dass die General-Direction die verlangten Züge führen wird, sobald der Verwaltungsrath der Bukowinaer Localbahnen diesbezüglich an die k. k. General-Direction herantreten werde.

Bei diesem Anlasse stellt das Mitglied Popper an die General-Direction das Ersuchen:

a) auf der Strecke Berhometh a. S.—Mezebrody, auf welcher im verflossenen Sommer nur ein Personenzug in der Woche verkehrte, im kommenden Sommer zwei Personenzüge in der Woche in Curs zu setzen,

b) die Fahrordnung auf der Localbahn Czernowitz—Nowosielitza in der Weise zu verbessern, dass es möglich ist, an einem Tage von Czernowitz nach Nowosielitza und wieder zurück gelangen zu können,

c) zu veranlassen, dass die Fahrkarten Czernowitz—Oświęcim auch zur Benützung der Nordbahnstrecke Krakau-Trzebinia—Oświęcim berechtigen, und

d) die Verfügung zu treffen, dass in dem Stadtbureau der Oesterreichischen Staatsbahnen in Czernowitz alle jene Fahrkarten zu erhalten seien, welche am dortigen Bahnhofe zur Ausgabe gelangen.

Das Mitglied Ritter v. Lindheim referirt hierauf über die nachstehenden, in der letzten Sitzung eingebrachten und im Comité bereits vorberathenen Anträge des Mitgliedes Rochlitzer:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, die k. k. Regierung sei zu ersuchen, dieselbe wolle veranlassen:

1. im Verkehre auf der ungarischen Westbahn sei, um den Bedürfnissen des Verkehres zwischen Graz und Budapest besser zu entsprechen, ein beschleunigter Personenzug einzulegen;

2. die Fahrgeschwindigkeit auf der Linie Graz—Hartberg, welche circa 23 km und auf der Fehring—Hartberger Linie sogar blos 17 km per Stunde beträgt, sei auf jene der gewöhnlichen Personenzüge zu erhöhen".

Während über den ersten Antrag in Uebereinstimmung mit dem Fahrordnungs-Comité zur Tagesordnung übergegangen wird, gelangt der zweite Antrag zur Annahme.

Das Mitglied Rochlitzer stellt bei diesem Anlasse an die General-Direction das Ersuchen, den Güterzug, welcher früher um 10 Uhr Vormittags von Graz nach Fehring abgegangen ist und dessen Abfahrtszeit vorgelegt wurde, wieder nach der früheren Fahrordnung verkehren zu lassen.

Der in der Comité-Sitzung eingebrachte Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes v. Riedl, lautend:

„Das k. k. Handelsministerium wird gebeten, sowohl bei den k. k. Staatsbahnen als auch bei den Privatbahnen auf eine bessere Beleuchtung der Personenwagen hinwirken zu wollen",

wird zum Beschlusse erhoben.

Se. Excellenz der Herr Vorsitzende bringt nunmehr die **commerciellen Angelegenheiten** zur Berathung, über welche das Mitglied Popper Namens des Comités den Bericht erstattet.

Zu Punkt I des Abschnittes III der „Mittheilungen", betreffend das Ergebniss der Berathungen der Eisenbahn-Directoren-Conferenz über die Beschwerden gegen das neue Eisenbahn-Betriebs-Reglement und die Zusatzbestimmungen des gemeinsamen Tariftheiles I zu demselben, sowie die Beiziehung von Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes zur Vorberathung der allgemeinen Revision des Berner internationalen Uebereinkommens und des Betriebs-Reglements, stellt der Referent folgende Anträge:

1. „Der Staatseisenbahnrath nimmt die Mittheilungen des k. k. Handelsministeriums über das Ergebniss der Eisenbahn-Directoren-Conferenz vom 21. und 22. September 1893 mit dem Wunsche zur Kenntniss, dass die Beschlüsse in Betreff jener Beschwerdepunkte, deren Berücksichtigung von den Eisenbahnverwaltungen zugestanden wurde, auch ungesäumt zur Durchführung gelangen mögen, und ersucht die Regierung um diesbezügliche Mittheilung in der nächsten Session."

2. „Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, behufs Ueberprüfung:

a) der zum internen Betriebs-Reglement erlassenen Zusatzbestimmungen,

b) des internen Betriebs-Reglements selbst, soweit sich einzelne Punkte desselben als eine Abweichung oder Ergänzung des Berner internationalen Uebereinkommens darstellen,

möglichst bald eine Enquête einzuberufen, an welcher sowohl Vertreter der Eisenbahnen als auch Vertreter der Transportgeber theilzunehmen hätten."

3. „Rücksichtlich der abzuhaltenden Enquête für die Vorberathung der bevorstehenden allgemeinen Revision des Berner internationalen Uebereinkommens spricht der Staatseisenbahnrath die Erwartung aus, dass das k. k. Handelsministerium auf eine Vertretung aus der Mitte des Staatseisenbahnrathes im Sinne des in der Sitzung vom 29. Mai 1893 gefassten Beschlusses in keinem Falle verzichten wird."

Zur Begründung des zweiten Antrages führt Referent aus, dass das Comite zur Ueberzeugung gelangte, dass es nicht möglich sei, im Staatseisenbahnrathe die 52 Beschwerdepunkte gegen das neue Eisenbahn - Betriebs-Reglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben eingehend zu erörtern und dass es sich daher empfehle, diese Angelegenheit einer von der Regierung zu veranstaltenden gemischten Enquête zu überweisen, an welcher die Eisenbahnen und die Transportgeber theilzunehmen hätten. In dieser Enquête hätten die Zusatzbestimmungen zum Eisenbahn-Betriebs-Reglement und das Eisenbahn-Betriebs-Reglement selbst — insoweit einzelne Punkte desselben sich als eine Abweichung oder Ergänzung des Berner internationalen Uebereinkommens darstellen — zur Berathung zu gelangen.

Ueber die Art der Zusammensetzung der Enquête bemerkt der Referent, dass es naheliegend sei, Vertreter der Handelskammern und von Fachvereinen beizuziehen; nur sei die Besorgniss aufgetaucht, dass dann der Apparat zu gross werden könnte. Das Comité habe sich daher entschlossen, in dieser Frage der Regierung vollkommen freien Spielraum zu lassen; vorausgesetzt werde nur, dass eine entsprechende Anzahl von Vertretern der Handels- und Gewerbekammern beigezogen werde.

Das Mitglied Bondy habe in der Comitésitzung den Wunsch ausgesprochen, dass die Regierung gebeten werde, im Falle sie die Handels- und Gewerbekammern zur Theilnahme an der Enquête einladet, denselben gleichzeitig nahezulegen, womöglich Mitglieder, welche dem Staatseisenbahnrathe angehören, zu entsenden.

Ferner sei der Wunsch ausgesprochen worden, dass das Resultat der Enquête in der nächsten Session des Staatseisenbahnrathes im Drucke mitgetheilt werde.

Das Mitglied Briess erklärt, den Comitéanträgen zuzustimmen, sich jedoch dagegen aussprechen zu müssen, dass nur ein Theil der Handels- und Gewerbekammern zur Theilnahme an der zu veranstaltenden Enquête eingeladen werde; es solle vielmehr sämmtlichen Handels- und Gewerbekammern, sowie den ähnlichen Corporationen die Möglichkeit geboten werden, bei diesen wichtigen Berathungen mitzuwirken.

Regierungsrath Dr. Freiherr von Buschman bemerkt, dass die Anregung des Mitgliedes Briess Seitens des Handelsministeriums eingehend gewürdigt werden wird; es dürfte aber vielleicht doch nicht ganz zweckentsprechend sein, sämmtliche Handels- und Gewerbekammern und sämmtliche verwandte Corporationen dieser Enquête beizuziehen, da — wie bereits der Referent erwähnt habe — derartige, theilweise sehr complicirte juristische Fragen schon in einer so grossen Körperschaft, wie sie der Staatseisenbahnrath sei, nicht zur eingehenden Behandlung kommen können; werde aber zu der Enquête je ein Delegirter von sämmtlichen Handels- und Gewerbekammern und je ein Delegirter der sonstigen interessirten Corporationen beigezogen, so würde dieselbe aus mehr Mitgliedern bestehen als der Staatseisenbahnrath. Für das Handelsministerium würde es aber von grossem Werthe sein, wenn von Seite des Staatseisenbahnrathes eine Enunciation in der Richtung erfolgen möchte, ob gewünscht werde, dass die fragliche Enquête in einem beschränkten Umfange oder im Sinne der Anregung des Mitgliedes Briess unter Beiziehung so vieler Delegirten abgehalten werden soll.

Referent Popper erwidert auf die Ausführungen des Mitgliedes Briess und des Regierungsrathes Dr. Freiherrn von Buschman, dass im Comité Stimmen laut geworden seien für eine Einladung sämmtlicher Handels- und Gewerbekammern, und wieder Stimmen, welche sich mit der Motivirung dagegen ausgesprochen haben, dass, wenn sämmtliche Handels- und Gewerbekammern eingeladen werden, auch die landwirthschaftlichen Corporationen die Entsendung von Delegirten beanspruchen oder sich zurückgesetzt fühlen werden, und dass es vielleicht nicht möglich sein dürfte, in einer so grossen Körperschaft die Frage so zu lösen, wie sie im Interesse der Sache gelöst werden soll. Aus diesem Grunde habe sich das Comité dahin ausgesprochen, die Zusammenstellung der Enquête dem Ermessen der Regierung zu überlassen.

Nach diesen Gegenbemerkungen empfiehlt Referent die Comitéanträge zur Annahme. Dieselben finden auch die Zustimmung der Versammlung und wird gleichzeitig die Mittheilung zu Punkt 1 zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilung zu Punkt 2 über die Einleitung von Verhandlungen behufs Herabsetzung der im allgemeinen Tariftheile I enthaltenen Reugelder, Schreibgebühren etc. wird ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Ebenso wird die Mittheilung zu Punkt 3, betreffend die von der Südbahn-Gesellschaft im Localverkehre durchgeführten Declassificationen und Ausnahme-Tarifirungen nach der Bemerkung des Referenten, dass die Mitglieder aus Triest und Graz das Entgegenkommen der Südbahn-Gesellschaft in dieser Frage mit Dank anerkannt haben, zur Kenntniss genommen.

Zur Mittheilung zu Punkt 4 über die ablehnende Haltung der Buschtěhrader Eisenbahn in der Frage der Ermässigung der Tarife für Kohle aus den Revieren Falkenau—Elbogen und Karlsbad stellt das Comité über Anregung des Mitgliedes Gröger folgenden Antrag:

„Die k. k. Regierung wird ersucht, dass dieselbe neuerdings auf die Buschtěhrader Eisenbahn dahin einwirken möge, dem Falkenauer Bergbaue die gewünschten Frachtbegünstigungen zu bewilligen, eventuell die Verwaltung der Buschtěhrader Eisenbahn zu verhalten, dass sie diese Refactien und Sonderbegünstigungen nach Ablauf ihrer ersten Dauer durch allgemein giltige Tarife ersetze, welche in ihrer Gesammthöhe den heutigen Satz, der sich nach Abzug der bestehenden Refactie ergibt, nicht übersteigen."

Nachdem das Mitglied Hladik gegen und die Mitglieder Gröger und Popper für den Antrag gesprochen und Regierungsrath Dr. Freiherr von Buschman unter Anführung zahlreicher statistischer Daten über die Zunahme der Kohlenförderung im Falkenauer Reviere im Vergleiche zu dem Dux-Brüxer Reviere darauf hingewiesen hatte, dass dem Handelsministerium kein Mittel zu Gebote stehe, die Verwaltung der Buschtěhrader Eisenbahn zur Gewährung der gewünschten ermässigten Kohlentarife zu verhalten, schreitet Se. Excellenz der Herr Vorsitzende zur Abstimmung, und wird hiebei der obige Antrag zum Beschlusse erhoben.

Die Mittheilungen

zu Punkt 5 über die Tarifirung des Artikels Rohstahl und

zu Punkt 6 über die Declassificirung des Artikels Hohlglaswaaren,

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zur Mittheilung zu Punkt 7, betreffend die Gewährung von Tarifermässigungen für Futter- und Streu-Artikel, werden folgende Anträge gestellt:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, dahin wirken zu wollen:

1. dass im Hinblicke auf die abweisliche Erledigung vom 11. September 1893, Z. 46.799, auf ein Gesuch des Landesculturrathes für Böhmen an das Handelsministerium für den Artikel „Mais" doch mindestens für ein begrenztes landwirth-

schaftliches Notbstandsgebiet ermässigte Frachttarife gewährt werden;

2. dass zu den begünstigten Düngemitteln nacb Position D—15 der Güterclassification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1893 aucb Position 39—A, schwefelsaures Ammoniak zum Düngen, und Position 45, Cbili-Salpeter, einbezogen werden;

3. dass landwirthschaftlichen Vereinen und Genossenscbaften die Ausstellung von Cumulativ-Bestellzetteln gegen dem gewährt werde, dass dieselben ebenso der Bestätigung der betreffenden Gemeindeämter und der k. k. politischen Behörden bedürfen, als wie jene der Landwirthe;

4. dass die k. k. Bezirkshauptmannschaften angewiesen werden, über die ertbeilten Bestätigungen der Cumulativ-Bestellzettel gemeindeweise eine Vormerkung behufs Controle zu führen;

5. dass die Formulare für die Bestellzettel eine Aenderung des Textes in der Richtung erfahren, dass nicht „das Gemeindeamt bestellt", sondern die darin angeführten Landwirthe oder landwirthschaftlichen Vereine, dagegen das Gemeindeamt die Wahrheit und Richtigkeit der Bestellung zu landwirthschaftlichen Zwecken bestätige;

6. dass bei Verfrachtung von losem Heu, Stroh und solchen Streumitteln nur die factische Ladung zur Frachtgebühr berechnet werde oder für die verpflichtete Ladung von mindestens 10.000 kg zwei Wagen beigestellt werden, dann aber das factische Frachtgewicht zur Berecbnung gelange;

7. dass das k. k. Handelsministerium in Betreff der Restitution der Begünstigungsgebühr eine allgemein gültige und von allen Eisenbahn-Stationen sodann zu beachtende amtliche Verlautbarung treffe;

8. dass im geeigneten Wege dahin gewirkt werde, dass auch auf den in Böbmen befindlicben Theilstrecken der kgl. Sächsischen Staatseisenbabn Eger—Voitersreuth und der kgl. Bayeriscben Staatseisenbahn Eger—Asch Tarifbegünstigungen für landwirthscbaftliche Betriebserfordernisse gewährt werden;

9. dass für Torfstreuproducte auch für weiterhin niedere Frachttarife wie im Auslande gewährt oder erstellt werden." (Antrag des Mitgliedes Tausche.)

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass die Eisenbabn-Verwaltungen die entfallende Differenz zwischen der normalen und ermässigten Fracht für jene Futter-, Streu- uud Düngemittel-Sendungen, für welche dieselben zwar eine Begünstigung unter Erfüllung bestimmter Versandtbedingungen zugestanden haben, an die reclamirende Partei aucb dann rückvergüten, wenn den aufgestellten Bedingungen bei Aufgabe der Sendung nicht in jeder Richtung entsprochen wurde, wenn aber von dem betreffenden Gemeindeamte und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft nacbträglich auf dem Frachtbriefe bestätigt werden wird, dass der bezogene Artikel ausschliesslich für landwirthschaftliche Zwecke vom Empfänger verwendet wurde." (Antrag des Mitgliedes Kocourek.)

„Die k. k. Regierung wird ersucht, ihren mächtigen Einfluss dabin auszuüben, damit die Dunggypsverfrachtung auf den Oesterr. Eisenbabnen ermässigt wird." (Antrag des Mitgliedes Dr. Gambini.)

Nachdem das Mitglied Tausche dem Handelsministerium und der Staatseisenbahnverwaltung für das rasche Eingreifen rücksichtlich der Frachtermässigung für Futter- und Streuartikel den Dank ausgesprochen und die Mitglieder Dr. Pilat und Ritter v. Mersi, sowie das Ersatzmitglied Seydel unter Befürwortung der im Gegenstande gestellten Anträge für eine Ausdehnung der Frachtermässigung für Futter-, Streu- und Düngemittel auch auf jene anderen Länder und Landestheile eingetreten waren, welche von einer Missernte heimgesucht wurden, werden die vorstehenden Anträge in Uebereinstimmung mit dem Comité-Antrage dem Handelsministerium zur eingehendsten Würdigung und thunlichsten Berücksichtigung empfohlen. Die Mittheilung zu Punkt 7 wird sodann zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilung zu Punkt 8 über die Ermässigung der Tarife für Weintransporte in Mengen unter 5000 kg seitens der Südbahn-Gesellschaft wird ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zur Mittheilung zu Punkt 9 wird die General-Direction ersucht, über das Resultat der behufs Erläuterung des Artikels „Grubenholz" in den Frachttarifen eingeleiteten Erhebungen dem Staatseisenbahnrathe in der nächsten Session Mittheilung zu machen.

Die Mittheilungen

zu Punkt 10 über die Einführung eines ermässigten Frachtsatzes für den Export von Magnesit, und

zu Punkt 11, enthaltend das Verzeichniss der in der Zeit vom April bis September 1893 erschienenen wichtigsten Tarife,

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Hierauf werden die in der Sitzung vom 29. Mai 1893 zu Delegirten des Staatseisenbahnrathes für die Mühlen-Enquête gewählten Mitglieder Dr. Thaddäus Pilat, Heinrich Popper, Julius Schneider, Franz Šebor und Anton Tausche in dieser Function bestätigt. (Punkt 3 der Tagesordnung.)

Das Mitglied Popper referirt nunmehr über den in der Tagesordnung unter Punkt 6 a) angeführten Antrag des Mitgliedes Kocourek, lautend:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, bei Publicirung der Tarifermässigungen im Güterverkehre im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffabrt in jedem Falle die Tarife und Fracbtsätze, auf welcbe sich das Zugeständniss bezieht, anführen und den Nachlass des bestehenden directen oder indirecten Frachtsatzes angeben zu lassen."

Hierüber wird folgender Beschluss gefasst:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucbt, die rücksichtlich der Publication von Tarifermässigungen im Güterverkehre bestehenden Vorschriften den Eisenbahnverwaltungen in Erinnerung zu bringen."

Ueber den in der Tagesordnung unter Punkt 6 b) erwähnten Antrag des Mitgliedes Kocourek wegen Aufnahme der im ungarischen Amtsblatte publicirten Tarifermässigungen in das Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt wird nach dem Antrage des Referenten zur Tagesordnung übergegangen.

Der von dem Mitgliede Ritter v. Struszkiewicz in der letzten Sitzung eingebrachte und vom Comité bereits vorberathene Antrag, lautend:

„Das k. k. Handelsministerium wird dringend ersucbt, die bestehenden Viehtransporttarife auf weitere Entfernungen, den ungarischen Exporttarifen entsprecbend, zu reduciren,"

wird nach dem Antrage des Referenten dem Handelsministerium zur eingehendsten Würdigung und thunlichsten Berücksichtigung empfohlen.

Hiemit erscheint die Tagesordnung erschöpft, und nachdem auch weitere Anträge nicht mehr gestellt werden, schliesst Seine Excellenz der Herr Vorsitzende die Sitzung mit dem Ausdrucke des Dankes an die Mitglieder und insbesondere an die Referenten für die Mühewaltung bei der Berathung, beziehungsweise Berichterstattung über das vorgelegene umfangreiche Material.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project für die Theilstrecke Guntramsdorf—St. Helena der Localbahn von Guntramsdorf über Traiskirchen und Baden nach Klausen-Leopoldsdorf. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 5. November die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, bezüglich des von der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen vorgelegten generellen Projectes für die Theilstrecke Guntramsdorf—St. Helena der von der genannten Gesellschaft intendirten Localbahn von Guntramsdorf über Traiskirchen und Baden nach Klausen-Leopoldsdorf im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 46.147.]

Wiener Stadtbahn. (Fortsetzung der Donaustadtlinie nach stromabwärts: Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Trassenrevision in Betreff des Projectes der Commission für die Verkehrsanlagen in Wien für die Fortsetzung der Donaustadtlinie der Wiener Stadtbahn nach stromabwärts für den 25. November anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Dr. von Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 22.700.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Bielitz—Kalwarya: Haltestelle in km 44·3/4 der Strecke Wadowice—Kleczagórna und in km 52·8/9 der Strecke Kleczagórna—Kalwarya—Zebrzydowska; politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Errichtung von je einer Haltestelle in km 44·3/4 der Strecke Wadowice—Kleczagórna und in km 52·8/9 der Strecke Kleczagórna—Kalwarya—Zebrzydowska im Zuge der Localbahn Bielitz-Kalwarya für den 28. November anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Dr. Stanislaus Ritter v. Dunajewski betraut. [G.-I.-Z. 22.866.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Wasserleitung in km 210·012.) Unter dem Bahnkörper in km 210·012, im Bereiche des Stadtrayons von Graz, wird für Zwecke des Stadtbaumeisters Georg Hönel eine Wasserleitung hergestellt. [9. November, Z. 59.379.]

— (Isolirhütte am Bahnhofe in Graz.) Am Bahnhofe in Graz wurde nächst dem Petroleumlagerplatze eine Isolirhütte hergestellt, welche den Zweck hat, an Infectionskrankheiten erkrankte oder in dieser Beziehung verdächtige Reisende interimistisch unterzubringen. [9. November, Z. 59.380.]

— (Linie Kufstein—Ala: Adaptirungen in Innsbruck.) In der Station Innsbruck werden behufs Vergrösserung der Bureaulocale und der Depoträume, wie auch behufs Herstellung eines Warteraumes für das Zugbegleitungspersonale im Anfnahmsgebäude und in der Wagenremise Adaptirungen vorgenommen. [28. October, Z. 57.008.]

— (Frachten-Expeditionsstelle nächst der Personen-Haltestelle Terfens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 16. October abgehaltenen politischen Begehung wurde für die Errichtung einer Frachten-Expeditionsstelle nächst der Personen-Haltestelle Terfens die Ausführungsbewilligung ertheilt und die in Antrag gebrachte Namensänderung der genannten Haltestelle in „Terfens-Weer" genehmigt. [30. October, Z. 55.872.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Adaptirungen in dem Werkstätten-Bahnhofe Marburg.) Aus Anlass der Errichtung einer stabilen Feuerwehr in dem Werkstätten-Bahnhofe Marburg werden daselbst kleinere Adaptirungsarbeiten, bestehend in der Herstellung eines Feuerwehr-Locales nnd in der Erweiterung der Bureaus der Werkstätte, vorgenommen. [2. November, Z. 58.029.]

— (Steinverladerampen in km 24·993, 25·094 und 25·58.) In km 24·993, 25·094 und 25·58 werden für Zwecke des Franz Witzmann in Greuth provisorische Steinverladerampen hergestellt. [11. October, Z. 33.218.]

Graz-Köflacher Eisenbahn. (Localbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz: Abänderung der Sicherungs-Anlagen in Preding-Wieselsdorf.) Das Project für die Abänderung der Central-Weichen- und Signalstellnngs-Anlage in der Station Preding-Wieselsdorf wurde zur Ausführung genehmigt [21. October, Z. 47.751.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Westbahn. (Inbetriebsetzung neuer Kohlenwagen mit 15.000 kg Ladegewicht.) Auf der Böhmischen Westbahn werden nunmehr Kohlenwagen mit einer Tragfähigkeit von 15.750 kg und für ein Ladegewicht von 15.000 kg in Verkehr gesetzt. Diese Wagen haben eine Ladefläche von 15·75 m², einen Laderaum von 18·12 m³ und einen Radstand von 3·8 m. Das Eigengewicht eines solchen Wagens ohne Bremse beträgt circa 6050 kg nnd eines Wagens mit Bremse 7120 kg. Bezüglich der Einrangirung dieser Wagen im beladenen Zustande in die Züge wnrde vorläufig bestimmt, dass zwischen derartige Wagen und der Locomotive stets nebst dem Conducteurwagen noch ein eigener Güterwagen (ausgenommen kurze Kohlenwagen von 11.300 kg Ladegewicht) einznschalten ist, respective dass diese Wagen bei Zugszusammenstellnngen nicht schon als zweite Wagen im Znge eingestellt werden dürfen. Bezüglich der Einrangirung solcher Wagen im leeren Zustande findet die eben erwähnte Beschränkung keine Anwendung. Diese neuen Kohlenwagen tragen das Eigenthumsmerkmal B.W.B. nnd sind mit Serie K und den Nummern ab 1820 in fortlaufender Reihenfolge bezeichnet. [G.-I.-Z. 20.169.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Aufstellung von Rettungswagen in den Stationen Prag [Bubna], Komotau und Falkenau a/E.) Um bei einem etwaigen grösseren Unfalle eine genügende Anzahl von Lagerstätten rasch nach dem Unfallsorte befördern zn können und den Verwundeten die Transportsbeschwerden möglichst zu erleichtern, hat die Verwaltung der Buschtěhrader Eisenbahn in weiterer Ausbildung ihres Rettungswesens durch eine vollkommene und bequeme Einrichtung von drei nach den Normalien des souveränen Malteserritter-Ordens für Sanitätszwecke adaptirten Krankenwagen Nr. 1420, 1421 und 1422 vorgesorgt. Diese Wagen führen zum Unterschiede von den in den Stationen Prag (Bubna) nnd Komotan stationirten sogenannten Hilfswagen, welche nur Geräthe für die Freimachung und Instandsetzung der Bahn, sowie einige Reservetheile für Fahrbetriebsmittel enthalten, den Namen „Rettungswagen" und sind in den Station Prag (Bubna), Komotau und Falkenau a/E. stationirt. [G.-I.-Z. 20.444.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Einstellung eines Reservoirwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat genehmigt, dass ein für die Firma Kind & Herglotz in der Maschinenfabrik Marky, Bromovsky & Schulz in Adamsthal erbauter Reservoirwagen mit Bremse nnd Bremserhütte für Spiritustransporte in den gesellschaftlichen Fahrpark der Oesterr. Nordwestbahn eingestellt werde. [Z. 60.192.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Entfernung der Glockenschlagwerke aus den Wohnräumen der Wächterhäuser.) Ueber einen im Gegenstande erstatteten Bericht wurde die Verwaltung der Eisenbahn Wien-Aspang eingeladen, ans 30 Wächterhäusern die derzeit noch in den Wohnräumen derselben untergebrachten Glockenschlagwerke zu entfernen und nach Vorschrift des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 27. Jänner 1893, Z. 14.657 (Vrdgs.-Bl. Nr. 23), mangels geeigneter Vor- und Nebenräume in eigene Signalbuden unterzubringen. Die Errichtung der Signalbuden und die Uebertragung der Glockenschlagwerke in dieselben ist bis längstens 1. Juli 1895 durchzuführen. [16. November, Z. 60.346.]

Steyrthalbahn. (Definitive Einführnng einer Signalleine bei den Personenzügen.) Die k. k. General-Inspection hat im Laufe des Monates Juni gestattet, dass auf der Steyrthalbahn bei den Personenzügen probeweise eine Signalleine angewendet werde, welche bei jedem Wagen separat, und zwar auf der Aussenseite der Längsträger angebracht ist nnd bei der Zusammenstellung des Zuges durch Carabiner verbunden wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 81). Da nun diese Signalleine bei den während ihrer dreimonatlichen probeweisen Anwendung wiederholt vorgenommenen Versuchen vollkommen zufriedenstellend functionirte, so hat die k. k. General-Inspection die Einführung dieses Signalmittels in der bisherigen Form definitiv genehmigt. [9. November, G.-I.-Z. 20.685.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Wiederbetrieb auf der Strecke Grinzingerstrasse—Heiligenstadt.) Auf der Strecke Grinzingerstrasse—Heiligenstadt wird der Verkehr der Neuen Wiener Tramway auch in diesem Winter auf die Sonn- und Feiertage beschränkt bleiben und hat das Handelsministerium gestattet, dass dieser Verkehr an jenen Tagen eingestellt werde, an welchen in Folge starker Schneeverwehnngen die Freimachung der Strecke mit bedeutenden Kosten verbunden wäre. [Z. 52.274.]

Zusammenstellung

der im Monate October 1893 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1080	17.346	4.371	22.797	84	155	51	290	1·2	236	14	186	1	.	1	.	6	.	20
Nordöstliche Linien	186	3.812	3.968	7.966	2	41	15	58	0·7	28	3	83	2	.	.	.	.	1	1
Dalmatiner Staatsbahn	.	277	.	277	.	1	.	1	0·3	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	620	31	713	4	2	.	6	0·8	1	1	4	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	408	341	749	.	2	2	4	0·5	4	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	124	961	837	1.922	.	1	1	2	0·1	3	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Westbahn	62	344	186	592	1	11	.	12	2·0	9	1	3	.	.	.	.	2	.	3
Buschtěhrader Eisenbahn	62	248	1.584	1.894	11	15	14	40	2·1	34	8	37	.	.	.	.	.	.	7
Eisenbahn Wien-Aspang	.	330	744	1.074	.	9	.	9	0·8	6	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	124	341	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	477	4.123	3.255	7.855	26	66	4	96	1·2	99	9	38	17	.	.	.	4	.	22
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	434	.	434	.	14	.	14	3·2	5	.	5	.	4	.	.	.	.	4
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	466	62	528	.	2	.	2	0·3	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	341	2.967	1.891	5.199	12	12	.	24	0·4	22	1	14	.	.	.	.	.	.	13
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	510	2.581	775	3.866	27	83	2	112	2·9	107	1	61	.	3	.	.	1	1	5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	252	41	293	.	1	.	1	0·3	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	775	4.771	1.023	6.569	44	80	13	137	2·0	148	9	105	1	.	.	7	1	6	19
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.127	341	1.468	.	2	.	2	0·1	1	.	1	.	.	.	.	.	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	124	248	372	.	.	6	6	1·6	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	11	1.260	.	1.271	.	3	.	3	0·2	3	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Totale	3690	42.854	19.884	66.428	211	500	108	819	.	707	47	560	21	7	1	7	15	8	95

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 0·0 „
3. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 0·1 „
4. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·1 „
5. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·2 „
6. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·3 „
7. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . . 0·3 „
8. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 0·3 „
9. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·4 „
10. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 0·5 „
11. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 0·7 „
12. Istrianer Staatsbahn . . . . . 0·8 pCt.
13. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 0·8 „
14. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 1·2 „
15. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 1·2 „
16. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 1.6 „
17. Böhmische Westbahn . . . . . 2·0 „
18. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 2·0 „
19. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 2·1 „
20. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 2·9 „
21. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 3·2 „

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Beitritt des Magnatenhauses zu Beschlüssen des Abgeordnetenhauses.) Das ungar. Magnaten- (Ober-) Haus hat in seiner am 8. November abgehaltenen Sitzung die Beschlüsse des Abgeordnetenhauses, betreffend die Concessionirung der Localbahnen Szepes-Béla—Podolin (Poprádthalbahn) (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 67), Körös (Croat.-Kreuz) —Belovár (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 69), Hidegkut—Tomási (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 68) und Nagy-Surány—Verebely — Aranyos-Maroth (Zsitvathalbahn) (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 73) genehmigend zur Kenntniss genommen, wodurch die betreffenden Beschlüsse des Abgeordnetenhauses zu Reichstagsbeschlüssen erhoben sind.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 31. October 1893, Z. 71.789, dem Vorstande der Agramer Sparcasse, Milan Stonkovits, und Consorten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine in Fortsetzung der projectirten schmalspurigen Localbahn Generalskistol-Priboj (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93, Vorconcession Post 10) von deren zukünftigen Endstation Priboj ausgehende, über Korenica, Udbina, Bruono, Graš-

sać und die Gemarkung der Gemeinde Vrelo bis Palánka, bezw. bi zur croatisch-dalmatinischen Laudesgrenze nächst Knin führende schmalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Fortsetzung der Eisenbahn Vinkovcze—Gunja-Brcska bis zur bosnischen Landesgrenze. (Gesetzentwurf.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Legislative den Gesetzentwurf für den Ausbau der Fortsetzung der von der Station End-Vinkovcze der Linie India-Mitrovicza—Vinkovcze der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden Linie Vinkovcze—Gunja-Brcska bis zur bosnischen Landesgrenze und der zu diesem Behufe herzustellenden Brücke über die Save (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 49 ex 1892) zur parlamentarischen Genehmigung vorgelegt. Die Kosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 zu erbauenden Linie sind mit insgesammt 880.000 fl. bemessen, von welcher Summe 400.000 fl. auf den Ausbau der Eisenbahnlinie und 480,000 fl. auf den Bau der Savebrücke entfallen. Von der zu erbauenden, insgesammt 12 km langen Eisenbahnstrecke entfallen 7 km auf ungarisches und 5 km auf bosnisches Gebiet.

Im Motivenberichte hebt der Minister hervor, dass durch Ausbau dieser Linie, nach Vollendung der Hauptlinie (Stanislau—Woronienka) Körös-Mezö—Marmaros-Sziget (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 106 ex 1891, 18 u. 113 ex 1892), die kürzeste Verbindung zwischen dem äussersten Norden der Monarchie und dem Occupationsgebiete hergestellt werden wird.

Ausland.

Deutsches Reich. (Zugsverspätungen im Monate September.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monate September auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.246·20 Kilometer von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1208 Schnellzüge, 1943 Personenzüge und 354 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 3505. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15,308.094 Zug- beziehungsweise 313,841.172 Achskilometer gegen 15,850.281 Zug- und 327,667.572 Achskilometer im Vormonate und gegen 15,455.989 Zug- und 305,548.729 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 1317 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 2188 Verspätungen zur Last fallen, gegen 2011 im Vormonate und 1357 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 143, bezw. auf eine Million Achskilometer 7, mithin auf eine Million Zugkilometer 55 = 63% mehr als im Monate September des Vorjahres und 16 = 13% mehr als im Vormonate und auf eine Million Achskilometer 3 = 75% mehr als im Monate September des Vorjahres und 1 = 17% mehr als im Vormonate. — In Folge der Verspätungen wurden 1769 Anschlüsse versäumt (gegen 1244 in demselben Monate des Vorjahres und 1456 im Vormonate). Bei 9 Bahnen sind Zugsverspätungen und bei 12 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

— (Besteuerung der Frachtbriefe.) Aus dem Entwurfe eines Gesetzes wegen Abänderung des die Erhebung der Reichs-Stempelabgaben betreffenden Gesetzes vom 1. Juli 1881/28. Mai 1895 theilt die „Z. d. V. D. E.-V." die nachstehenden für den Eisenbahnverkehr wesentlichsten Bestimmungen mit.

Art. II des Gesetzentwurfes bestimmt, dass hinter § 29 des Gesetzes u. A. folgende Bestimmungen einzuschalten sind:

III c). Frachtpapiere.

§ 29 m). Die Verpflichtung zur Entrichtung der unter Nr. 8 des (nachstehend auszugsweise abgedruckten) Tarifes bezeichneten Stempelabgabe liegt dem Aussteller des stempelpflichtigen Schriftstückes und, wenn dieses im Auslande ausgestellt ist, demjenigen ob, der es im Inlande aushändigt, und muss erfüllt werden, bevor das Schriftstück ausgehändigt wird. Ausnahmen von dieser Vorschrift ist der Bundesrath zuzulassen ermächtigt. Im Eisenbahnverkehre liegt die Entrichtung der Abgabe dem Frachtführer ob, welcher den Betrag derselben von dem Versender oder Empfänger einzuziehen berechtigt ist. Ist die Entrichtung der Abgabe von den dazu verpflichteten Personen unterlassen worden, so ist sie von jedem ferneren Inhaber des nicht gestempelten Schriftstückes binnen drei Tagen nach dem Tage des Empfanges und jedenfalls vor der weiteren Aushändigung des Schriftstückes zu bewirken.

§ 29 n). Die Verpflichtung wird erfüllt durch Verwendung von Formularien, die vor dem Gebrauche vorschriftsmässig abgestempelt sind, oder von Stempelmarken nach näherer Anordnung des Bundesrathes.

§ 29 o). Die Nichterfüllung der im § 29 m) bezeichneten Verpflichtung wird mit einer Geldstrafe von 20 Mk. für jedes Schriftstück oder, wenn dasselbe einen mehrfachen Stempel unterliegt, für jeden fehlenden Stempelbetrag bestraft. Diese Strafe betrifft besonders und zum vollen Betrage Jeden, der die ihm obliegende Verpflichtung zur Entrichtung der Stempelabgabe nicht rechtzeitig erfüllt.

§ 29 p). Wer die Beförderung von Gütern als Gewerbe betreibt, hat, wenn er nach erfolgter Bestrafung auf Grund des § 29 o) von Neuem den dort bezeichneten Vorschriften zuwiderhandelt, neben der daselbst vorgesehenen Strafe eine Geldstrafe von 50 bis 500 Mk. verwirkt.

Auszug aus dem Tarife.

Frachtpapiere.

8. Zur Beurkundung eines Frachtvertrages über die Beförderung von Gütern dienende Schriftstücke, die im Inlande ausgestellt oder ausgehändigt werden, und zwar: a) Ladescheine über ganze Schiffsgefässe und Connossemente mit Ausnahme des dem Führer des Schiffes behändigten und als solches bezeichneten Connossementexemplars 30 Pf.; b) Frachtbriefe, Beförderungsscheine, Gepäcksscheine, Packetadressen, Ladescheine über Stückgüter, Einlieferungsscheine der Frachtführer im Flussschiffahrtsverkehre über Sendungen, hezüglich deren ein Ladeschein nicht ausgestellt ist, sowie andere, eines der bezeichneten Papiere ersetzende Schriftstücke 10 Pf.

Befreit sind: 1. Frachtpapiere, aus denen sich ergibt, dass der Betrag der Fracht die Summe von 3 Mk. nicht übersteigt; 2. Gepäckscheine, die über das Gepäck der Reisenden ausgestellt sind. Die Berechnung der Stempelabgabe erfolgt von jedem einzelnen Schriftstücke; falls dasselbe jedoch über mehrere Schiffsgefässe oder Eisenbahnwagen lautet, von jeder Schiffs- oder Wagenladung. und falls dasselhe über mehrere, an verschiedene Empfänger in einer Eisenbahn-Wagenladung aufgegebene Stückgutsendungen (Sammelladung) lautet, von jeder einzelnen je für einen Empfänger hestimmten Sendung.

— (Einführung von Durchgangszügen zwischen Berlin und Hamburg.) Zur Bequemlichkeit des reisenden Publicums wird vom 1. December ab auch auf der Strecke Berlin—Hamburg ein Schnellzug in jeder Richtung mit den auf anderen Schnellzugslinien des Preussischen Eisenbahnnetzes bereits seit einiger Zeit verkehreuden neuen vierachsigen Wagen ausgerüstet werden. Diese Wagen sind mit nummerirten Plätzen versehen und durch Gänge und verdeckte Uebergangsbrücken derart mit einander verbunden, dass während der Fahrt ein freier Durchgang im Zuge möglich ist. In den fraglichen Zügen wird ein Restaurationsbetrieb stattfinden, und zwar sollen warme und kalte Getränke, sowie kalte Küche verahfolgt werden. Für die neue Einrichtung ist zunächst der gegenwärtig um 12 U. 55 M. Mittags von Hamburg, Berliner Bahnhof, abgehende und demnächst um 12 U. 20 M. schon von Altona abzulassende, in Berlin um 4 U. 33 M. Nachmittags eintreffende Schnellzug Nr. 3 und der von Berlin um 7 U. 19 M. Abends abgehende, um 10 U. 56 M. Abends in Hamburg, Klosterthor, um 11 U. 20 M. in Altona eintreffende Schnellzug Nr. 6 in Aussicht genommen, weil gerade diese beiden, vorzugsweise dem Fernverkehre dienenden Züge in Folge ihres nur einmaligen Haltens unterwegs (Wittenberge) sich zu Durchgangszügen besonders eignen. Gleichzeitig wird die III. Classe bei dem Schnellzuge Nr. 3 in Wegfall und dafür bei dem Schnellzuge Nr. 1, an Hamhurg B. 9 U. Vormittags, in Berlin L. 12 U. 55 M. Nachmittags, zur Einführung kommen. Die Benützung der neuen Durchgangszüge ist, wie von den hereits auf anderen Schnellzugslinien verkehrenden derartigen Zügen hekannt, nur gegen Erlegung eines Zuschlages von 2 Mk. für jeden Platz gestattet.

Sachsen. (Die Staatseisenbahnen im Staatshaushaltsetat 1894/95.) In dem ausserordentlichen Staatshaushaltsetat für die Finanzperiode 1894/95 sind für Eisenbahnzwecke folgende Beträge eingestellt:

20.000	Mk.	als 3. Rate zum Umbaue der Bahnhöfe in Dresden und zu den damit im Zusammenhange stehenden Herstellungen,
506.000	„	als 2. Rate zum Umbaue des Bahnhofes Borsdorf,
300.000	„	als 1. Rate zum Umbaue und zur Erweiterung des Bahnhofes Hohenstein-Ernstthal,
1,175.000	„	als 2. Rate zur Erweiterung des Bahnhofes Freiberg,
490.000	„	als 2. Rate zur Erweiterung der Station Radeberg,

150.000 Mk. als 1. Rate zur Erweiterung des Bahnhofes Werdau,
290.000 „ zur Erweiterung des Bahnhofes Ronneburg,
210.000 „ zur Erweiterung des Bahnhofes Wünschendorf,
205.000 „ zur Erweiterung des Bahnhofes Mittweida,
410.000 „ zur Erweiterung des Bahnhofes Kappel,
173.000 „ zur Erweiterung des Bahnhofes Oelsnitz im Erzgebirge,
222.500 „ zur Erweiterung des bayerischen Bahnhofes in Leipzig,
87.000 „ zur Erweiterung der Bahnsteiganlagen in Chemnitz,
60.000 „ zu Grunderwerb für Erweiterung des Bahnhofes Flöha,
1,180.000 „ zu Grunderwerb für einen Rangirbahnhof mit Stationsanlage am Küchwalde bei Chemnitz, sowie für die erforderlichen Anschlusscurven,
128.000 „ zur Herstellung einer Rangiranlage in Siegmar,
47.500 „ zur Umgestaltung des Haltepunktes Zschaitz zu einer Haltestelle,
70.000 „ zum Ankaufe des Kiehl'schen Gasthofgrundstückes am Bahnhofe Priestewitz,
621.500 „ zur Herstellung des 2. Geleises zwischen Geithain und Narsdorf, sowie zwischen Cossen und Wittgensdorf,
181.000 „ zur Herstellung des 2. Geleises zwischen Wilkau und den Bockwaer Sammelgeleisen,
100.000 „ zur Herstellung eines Ausziehgeleises am Bahnhofe Meissen,
95.000 „ zur Herstellung eines Auszieh- und Ablaufgeleises in Aue,
75.000 „ zur Herstellung eines Ueberholungsgeleises für Güterzüge bei der Station Niedersedlitz,
73.700 „ zur Erbauung eines Dienst- und Beamten-Wohngebäudes in Chemnitz,
53.000 „ zur Erbauung eines Dienstgebäudes für die Bauinspection Dresden-Friedrichstadt,
232.200 „ zur Erbauung von Heizbausständen für normalspurige Locomotiven,
50.000 „ zur Herstellung von Kohlenstapelplätzen für die Bestände an Reservekohlen zur Heizung der Locomotiven,
20.000 „ zum Ersatze der oberirdischen eisenbahnfiscalischen Telegraphenleitungen im Bereiche der Stadt Dresden durch Kabel,
250.000 „ zur Ausrüstung der Personenzüge mit Luftdruckbremsen,
200.000 „ als 2. Rate für Einrichtungen zur Erfüllung der reichsgesetzlichen Sicherungsvorschriften (Signalvorrichtungen bei den innerhalb eines Bahnhofes oder einer Haltestelle liegenden Weichen, welche von ein- oder durchfahrenden Personenzügen im regelmässigen Betriebe gegen die Zungenspitze befahren werden),
1,820.000 „ zur Vermehrung der Locomotiven um 40 Stück à 39.000 Mk. und der Tender um 26 Stück à 10.000 Mk.,
2,426.300 „ zur Vermehrung der Personenwagen um 20 Wagen I. und II. Classe, 60 Wagen III. Classe, 20 Wagen IV. Classe, 12 Omnibuswagen, 50 Zugführerwagen und der Güterwagen um 50 bedeckte Güterwagen mit Plattformen und Personenbeförderungs-Einrichtung und 152 bedeckte Güterwagen zu 10 t Tragkraft. Ausserdem soll der Wagenpark der schmalspurigen Eisenbahnen Verstärkung erfahren um 2 Personenwagen II. Classe, 13 bedeckte Güterwagen, 22 offene Güterwagen, 1 Wolltransportwagen, 2 Paar Rollschemmel,
765.000 „ zum Baue einer normalspurigen Eisenbahn vom Bahnhofe Gera-Pforten nach Wolfsgefärth und zum Ausbaue der Station Gera-Pforten,
1,048.000 „ zum Baue einer schmalspurigen Nebenbahn von Kohlmühle nach Hohnstein.

Ausserdem ist in Aussicht genommen die Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn von Mulda nach Sayda, einer schmalspurigen Nebenbahn von Cranzahl nach Oberwiesenthal, einer schmalspurigen Nebenbahn von Wilzschhaus nach Carlsfeld, einer normalspurigen Nebenbahn von Wüstenbrand nach Limbach und einer normalspurigen Nebenbahn von Waldheim nach Kriebethal. Der Aufwand dafür kann indessen noch nicht beziffert werden, da die Vorarbeiten noch nicht zum Abschlusse gekommen sind.

Russland. (Eröffnung neuer Eisenbahnlinien.) Am 8./20. October ist die neu erbaute Bahnstrecke Kursk—Woronesch der Kiew-Woronescher Eisenbahn-Gesellschaft dem öffentlichen Verkehre übergeben worden; die Eröffnung der Zweiglinien Kruty—Tschernigow, Kruty—Pirjatin, Konotop—Pirogowka, Korenevo—Sudscha und Korenevo—Rylsk derselben Eisenbahn-Gesellschaft steht ebenfalls bevor; ferner wurde die 88 Werst lange Strecke Uwarowo—Balaschow der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn-Gesellschaft dem öffentlichen Verkehre übergeben; letztere Strecke gehört zur Linie Tambow—Kamyschin und bildet eine Fortsetzung der Strecke Tambow—Ssamzur—Uwarowo.

Frankreich. (Eröffnung der Eisenbahnstrecke Châteaurenault-Montoire.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Staatsbahn-Verwaltung ermächtigt, von der Neubaulinie Tours—Sargé die 22 km lange Strecke Châteaurenault—Montoire mit den Zwischenstationen Authon Monthodon, Prunay Gassereau und Saint Arnoult dem Betriebe zu übergeben.

Spanien. (Eröffnung der Eisenbahnlinie Gerona-San Feliu de Guixols.) Die Eisenbahnlinie von Gerona nach dem Mittelmeerhafen San Feliu de Guixols ist dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

— (Concessionen für Eisenbahnen.) Die Regierung ist ermächtigt worden, folgende Concessionen ohne Staatsbeihilfe auf 99 Jahre zu ertheilen: Für die Schmalspurbahn Rafelbunol-Sagunto als Fortsetzung der Strecke Valencia-Rafelbunol der Valencianischen Strassenbahn-Gesellschaft, für eine Schmalspurbahn von Alcira nach dem Hafen von Gandia mit Abzweigung nach Cullera, für eine dem Personen- und Güterverkehre dienende Seilbahn von Sarria nach Vallvidrera (Provinz Barcelona) und für eine Schmalspurbahn von Malaga nach Velez-Malaga.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 15. October dem öffentlichen Verkehre übergebenen Localbahnstrecken Wodňan—Prachatitz (27·577 km) und Strakonitz—Winterberg (32·417 km) der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, sowie die am 22., bezw. 24. October eröffneten Strecken Szentes—Hodmezövásárhely (36·91 km) und Balaton Szt. György—Somogy-Szobb (59·319 km) der kgl. Ungar. Staatsbahnen sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Neu herausgegeben ist von der geschäftsführenden Verwaltung der Kilometerzeiger Nr. 111 a (Norwegische Eisenbahnen) und die „Alphabetische Uebersicht der Eisenbahnen im Bereiche des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen und einiger Nicht-Vereinsbahnen“ (Nr. 131 der Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern); ferner der II. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 74 (k. k. Oesterr. Staatsbahnen), je der III. Nachtrag zu den Kilometerzeigern Nr. 3 (Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen) und Nr. 31 (kgl. Eisenbahn-Direction Altona), je der V. Nachtrag zu den Kilometerzeigern Nr. 35 (kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg) und Nr. 54 (kgl. Württembergische Staatseisenbahnen), der VII. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 36 (kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld) und endlich der IX. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 111 a wird der im Februar 1892 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer und durch die neu herausgegebene „Alphabetische Uebersicht“ (Nr. 131 der Sammlung) die im Jänner 1891 ausgegebene alphabetische Uebersicht aufgehoben.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 14. November d. J dem General-Directions-Rathe und Baudirector-Stellvertreter der Oesterreichischen Staatsbahnen Johann Poschacher Edlen von Arelshöh anlässlich dessen Uebernahme in den bleibenden Ruhestand den Titel eines Hofrathes taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr.

Aufhebung des Ausnahmetarifes 48a) und b) für Obst.

Am 31. December 1893 tritt der Ausnahmetarif 48 a) und b) für Obst der Position O, 1 und 3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I im Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Verkehr, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893 (Seite 48), mit sämmtlichen Frachtsätzen ausser Wirksamkeit.

Wien, am 22. November 1893. [992]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Wien wegen Güteranhäufung.

Da sich in Folge aussergewöhnlichen Güterandranges und säumiger Abfuhr Seitens der Parteien eine grosse Menge von Gütern in den Magazinen der Station Wien angehäuft hat und die Manipulation auf das Empfindlichste behindert ist, wird auf Grund des § 69 (7) des Betriebsreglements und mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde (Erlass der k. k. General-Inspection vom 22. November 1893, Z. 23.213/II) in der Station Wien die tarifmässige lagergeldfreie Zeit für alle im gedeckten Raume einzulagernden Frachtengüter vom 25. November 1893 angefangen bis auf Weiteres auf 24 Stunden herabgesetzt.

Wien, am 22. November 1893. [993]

Galizisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages I zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Verbandstarife.

Mit 1. Jänner 1894 tritt ein Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Galizisch-Adriatischen Verbandstarife für den directen Eil- und Frachtgutverkehr zwischen Triest, Fiume und Cormons einerseits und Stationen der in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen, sowie der in Galizien gelegenen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits in Kraft.

Mit diesem Tarifnachtrage gelangen verschiedene im Verbande zugestandene Fracht-, bezw. Reexpeditions-Begünstigungen tarifmässig zur Durchführung.

Exemplare des genannten Nachtrages I werden seinerzeit bei der Personencassa 5 für Rundreise-Billets am Wiener Südbahnhofe, bei den übrigen betheiligten Verwaltungen, sowie durch die in dem bezüglichen Verbandstarife enthaltenen Stationen zum Preise von 10 Heller per Stück käuflich zu beziehen sein.

Wien und Budapest, am 20. Novb. 1893. [994]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Stationsbezeichnung.

Auf Seite 25 des vom 1. März 1892 giltigen Nachtrages I zu dem Ungarisch-Adriatischen Verbandstarife, Theil II, Heft 2, für den Verkehr mit Triest, vom 25. Mai 1891, ist sub „J. Stationsnamen-Aenderungen", Punkt 1, der Stationsname „Köbánya **alsó** p. u." sowohl im deutschen, als auch im ungarischen Texte auf „Köbánya **felsö** p. u." zu berichtigen.

Wien, am 22. November 1893. [995]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 gelangt an Stelle des seit 1. Jänner 1893 giltigen Tarifheftes „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen" ein neues Tarifheft, Theil II, Heft 2, zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen und Verbandsstationen käuflich zum Preise von 20 Heller = 10 kr. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 17. November 1893. [996]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Einführung directer Frachtsätze.

Für Güter des Specialtarifes III im Verkehre zwischen Gross-Opatowitz einerseits und Dresden (sämmtliche Bahnhöfe), Freiberg in Sachsen, Niedersedlitz, Pirna, Radeberg und Zwickau in Sachsen andererseits, sowie für Güter des Ausnahmetarifes 29 (Thon) für den Verkehr zwischen Gross-Opatowitz einerseits und Freiberg in Sachsen, Zwickau in Sachsen andererseits treten directe Frachtsätze in Kraft, die bei den betreffenden Verwaltungen zu erfahren sind.

Wien, am 20. November 1893. [997]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Oesterreich—Ungarn—Bosnien und der Herzegovina.

Fahrtunterbrechung.

Vom 1. Jänner 1894 kann mit jenen directen Fahrkarten im Verkehre zwischen Oesterreich—Ungarn—Bosnien und der Herzegovina, in deren Fahrpreise für die Strecken der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen die Preise der XIV. Zone eingerechnet sind, mit Ausnahme von Budapest die Reise in keiner anderen Station der kgl. Ungar. Staatsbahn unterbrochen werden.

Wien, am 24. November 1893. [998]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Tarife für den inneren Verkehr der k. Bayer. Staatseisenbahnen. (Heft B, für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. Jänner 1893.) Am Schlusse des § 9 auf Seite 21 des Tarifes ist die besondere Zusatzbestimmung handschriftlich in nachstehender Weise zu ergänzen:

„Werden für Kleinviehtransporte in Ermangelung von Etagewagen statt eines solchen zwei gewöhnliche Wagen gestellt, so wird die Fracht für die Hälfte des Flächenraumes der verwendeten Wagen berechnet."

— (Heft C, Beförderung von Gütern vom 1. Jänner 1893.) Im vorhezeichneten Tarife treten folgende Aenderungen ein, von welchen die mit †) bezeichneten erst am 20. December 1893, die übrigen bereits vom 15. November 1893 ab Giltigkeit haben:

1. In der Zusatzbestimmung VI zu § 51 (Seite 13 des Tarifes) 1. Zeile hinter dem Worte „Ausnahmetarifes" und in der Zusatzbestimmung zu § 81 der Verkehrsordnung (Seite 41 des Tarifes) hinter dem Worte „Ausnahmetarife" wird eingeschaltet: „mit beschränkter Haftung".

†)2. Unter Ziffer 5 des Verzeichnisses der sperrigen Güter (Seite 103 des Tarifes) „Fahrräder, unzerlegt" und unter der gleichen Position des Anhanges in Spalte 1 (Seite 162 des Tarifes) wird folgende Erläuterung hinzugefügt:

„Als unzerlegt gelten Fahrräder auch dann, wenn nur die Führungsstange, die Fusstritte und der Sattel abgenommen sind."

3. Die Eingangsworte des § 31 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Seite 99 des Tarifes) werden, wie folgt, ergänzt:

„Frisch geschlachtetes Vieh und frisches Fleisch, ausgenommen Wildpret und geschlachtes Geflügel, werden unverpackt" u. s. w. wie bisher.

†)4. Die Position des Specialtarifes III „Alaunstein, Alaunerde" (Seite 110 des Tarifes), sowie die gleiche Position im Anhang Spalte 1 (Seite 146 des Tarifes) wird ergänzt in:

„Alaunstein, natürlicher; Alaunerde, natürliche."

5. Berichtigungen des Haupttarifes.

†) a) Seite 125 und Seite 183 ist in der Position „Natrium-Bisulfat" des Specialtarifes III das Komma hinter dem Worte „saures" zu streichen, so dass die Position lautet:

„Natrium-Bisulfat saures schwefelsaures oder doppeltschwefelsaures Natron."

b) Seite 172 bei der Position „Holzstifte (Schuhpflöcke)" und Seite 193 bei der Position „Schuhpflöcke (Holzstifte)" ist in Spalte 4 ein * zu setzen;

c) Seite 192 ist die Position „Schaufeln" und Seite 194 die Position „Spaten", wie folgt, zu ergänzen:

„Spalte 2: Baugeräthe und Eisenwaaren, Spalte 4: St. und Spalte 6: G."

d) Seite 196 ist bei der Position „Steinhauerarbeiten aller Art" in Spalte 5 statt II zu setzen: *.

Ferner wird zur künftigen Beachtung Folgendes bestimmt:

Holzsandalen, Holzschuhe und Holzpantoffeln gehören zu den Holzwaaren des Specialtarifes II und als solche zum Specialtarif für bestimmte Stückgüter, auch wenn sie mit Leder oder anderen Stoffen in Verbindung gehracht sind. — Schuhe oder Stiefeln von Leder oder anderen Stoffen mit Holzsohlen sind nicht hierzu zu rechnen.

Königl. Bayer. Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893.) Mit Giltigkeit vom 1. November 1893 hat der dritte Absatz auf Seite 16 des Ausnahmetarifes für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893 wie folgt zu lauten:

„Es sind deshalb im inneren Verkehre der kgl. bayerischen Staatseisenhahnen auch bei den Vicinal- und Localbahnstationen (ausnahmlich der Strecke Bad Reichenhall—Berchtesgaden) der Frachtberechnung die Tariftabellen unter a) auf Seite 280 bis 303 des Heftes C vom 1. Jänner 1893 zu Grunde zu legen. Im Wechselverkehre zwischen Stationen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den bayerischen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München anderseits sind auch im Verkehr mit jenen Stationen, für welche nach den Verzeichnissen 1 und 2 auf Seite 70—83 des Tarifes vom 1. November 1893 die Tariftabellen b und c in Anwendung zu kommen hätten, der Frachtberechnung die Tariftahelle a) auf Seite 86—115 des letzteren Tarifes zu Grunde zu legen.

Englisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Einführung eines neuen Theiles I.) Am 1. December 1893 gelangen unter Aufhebung des Theiles I vom 1. Juni 1890 für die Belgisch-Deutschen Eisenhahnverhände und der Nachträge I bis IV, sowie der in den einzelnen Theilen II enthaltenen Bestimmungen, und zwar:

1. für den Rheinisch-Westphälisch-Belgisch-Englischen Tarif vom 1. August 1890,
2. für den Englisch-Südwestdeutschen Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1890,
3. für den Bayerisch-Belgisch-Englischen Tarif, Theil II, vom 15. Mai 1891

ein neuer Theil I, enthaltend:

A. Reglement,
B. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification,
C. Nebengebührentarif,

und gleichzeitig auch ein neues Frachtbrief-Formular zur Einführung. Frachterhöhungen und etwaige Transporterschwerungen (wie beispielsweise bezüglich der Lieferfristen, der Kunstgegenstäude u. s. w.) treten erst vom 15. Jänner 1894 ab in Kraft.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893. (Einführung von Abänderungen und Ergänzungen.) Im vorbezeichneteu Tarife sind mit dem 15. November 1893, und, soweit Frachterhöhungen damit verhunden siud, mit dem 20. December 1893, einige Aenderungen und Ergänzungen in Kraft getreten, welche betreffen: Zusatzbestimmungen zu den §§ 51 und 81 der Verkehrsordnung, zerlegte Fahrräder, Wildpret und geschlachtetes Geflügel, Alaunstein und Alaunerde, sowie Berichtigungen des Haupttarifes.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau-Donauländе trans. und Regensburg-Donauländе trans. (Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Pflaumen.) Mit sofortiger Giltigkeit erhalten verschiedene Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Elberfeld, Erfurt, Hannover, Cöln (linksrh.) und Cöln (rechtsrh.) Frachtsätze für den Ausnahmetarif Nr. 3 für Pflaumen etc. aus Bosnieu, der Abtheilung a), Verkehr mit dem Donaugebiet im Allgemeinen, sowie für die allgemeinen Wagenladungsclassen A^1 und B, der Abtheilung C, Verkehr mit den unteren Donauländern.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau und Regensburg, Theil II, vom 15. Juli 1892. (Neue Frachtsätze tur den Ausnahmetarif 3.) Mit sofortiger Giltigkeit erhielten verschiedene Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Elberfeld, Erfurt, Hannover, Köln linksrh. und Köln rechtsrh. Frachtsätze für den Ausnanmetarif Nr. 3 für Pflaumen u. s. w. aus Bosnien, der Ahtheilung a, Verkehr mit dem Donaugehiete im Allgemeinen, sowie für die allgemeinen Wagenladungsclassen A_1 und B der Abtheilung b, Verkehr mit den unteren Donauländern.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. (Ausdehnung des Ausnahmetarifes 11 auf Zittau [Sächs. Stb.].) Mit Giltigkeit vom 10. Novemher 1893 an wurde der Ausnahmetarif 11 für Giesserei-Roheisen in Ladungen von 10.000 kg im Tarifheft Nr. 4 auf den Verkehr nach Zittau (Sächs. Stb.) ausgedehnt. Die Frachtsätze sind die gleichen wie sie für Zittau (Dir.-Bez. Berlin) im Reichsbahn-Staatsbahnverkehre bestehen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Tarifirung von Malz.) Die eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Malz von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau nach Station Leipzig (Preussische Staatshahnhöfe) finden mit sofortiger Giltigkeit auch im Verkehre mit Station Leipzig II (Dresd. Bhf.) der Sächsischen Staatseisenbahnen Anwendung.

Deutsch-Russischer Güterverkehr. (Aenderungen der Waarenclassification des Tarifes Theil IV.) Vom 20. December 1893 alten (1. Jänner 1894 neuen) Stils ab werden die durch Bekanntmachung vom 21. September 1891 mit Giltigkeit vom 13. October 1891 neuen Stils in das Waarenverzeichniss des Deutsch-Russischen Gütertarifes Theil IV aufgenommenen Artikel „Glasbrocken" und „Heerd-(Taschen-) Glas" von der directen Beförderung im Deutsch-russischen Verkehr ausgeschlossen.

Ferner tritt vom gedachten Tage ab für den Artikel „Dampfpflüge" eine Tariferhöhung derart ein, dass derselhe im Verkehr nach den Stationen Berditschew, Kiew und Odessa auf den Strecken ab Schnittpunkt östlich nicht mehr zur 5., sondern zur 3. Classe tarifirt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnnng des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Knndmachnng angefangen.

Bei Liquidirnng jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden znr Decknng der Pnblications- and Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein nnd dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
										Kreuzer				
2093	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle	Mittelsteine via Ottendorf	Halbstadt St.E.G. loco	Auflieferung eines Minimal-Quantums von 200 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Tarif vom 1. März 1888	11	7	4	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1895 vorzulegen		
2094	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandstellen des Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mitteleteine St.E.G. loco	Z w i t t a u	Auflieferung eines Minimal-Quantums von 1000 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Tarif vom 1. Jänner 1889 und Theil II — Heft 7 des Localtarifes der Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft	V e r s c h i e d e n			Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
2095	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coake	Sämmtlichen Versandstellen dee directen Tarifes vom 1. Jänner 1889	Olmütz St.E.G. transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889	V e r s c h i e d e n			Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 einzusenden sind, da sonst jeder Refactieansprnch erlischt	Die Sendungen müssen mit direct nach hinter Olmütz gelegenen Stationen lautenden Frachtbriefen znr Aufgabe gelangen und hat dieser Frachtnachlass für Sendungen nach Olmütz loco keine Giltigkeit

Fortlaufende Nr.	2096	2097	2098	2099
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der				
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Niederschlesische Kohle und Coaks	Niederschlesische Kohle und Coaks	Niederschlesische Kohle und Coaks	Niederschlesischer Coaks / Niederschlesische Kohle und Coaks
für die Transportstrecke von	Sämmtlichen Versandtstellen des Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine St.E.G. loco	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine St.E.G. loco	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine St.E.G. loco	Von sämmtlichen Stationen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 nud von Mittelsteine St.E.G. loco
für die Transportstrecke nach	Brünn loco, Brünn transit*) nud Schimitz	Brüsau-Brünnlitz; Lettovic; Skalic-Boskovic; Ratiz	Olmütz St.E.G. loco; Littau; Müglitz; Stefanau; Budigsdorf; Hohenstadt; Blansko; Kromau; Mislitz; Grussbach-Schönau; Laa; Frättingsdorf; Mistelbach; Ladendorf; Wolkersdorf; Tribitz loco	Grammat-Neusiedl loco nnd transit / Trautmannsdorf, Wilfleinsdorf, Bruck a/L. Localbahn loco und transit für Stationen der Strecke Bruck a/L.—Hainburg
Bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Auflieferung eines Minimal-Quantums von 500 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladnngen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Aufgahe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltnng der für Kohle, resp. für Coaks hestehenden Tarifbestimmungen	Aufgahe in ganzen Wagenladnngen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks hestehenden Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks hestehenden Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber his Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstene his Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag IV zu Theil II — Heft 7 des Localtarifes der Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 nnd Nachtrag IV zu Theil II — Heft 7 des Localtarifes der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Tarif vom 1. November 1892 / Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 nud Nachtrag IV zu Theil II — Heft 7 des Localtarifes der Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Tarif vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag IV zum Ausnahmetarif vom 1. März 1888
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	4 kr.	7·3; 6·9; 4·9; 5·1 kr.	2·4; 6·6; 7·9; 7·4; 7·4; 7·9; 5·4; 2·0; 7·4; 10·0; 5·0; 5·0; 5·0; 3·3; 4·4; 7·0; 10·0 kr.	13·5 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze				
Art der Durchführung	Im Rückvergütnngswege	Im Rückvergütnngswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen mnss	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Dnplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längetens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	Anf die reclamirende Firma als Versender lautende, hahnämtlich heglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstene bis Ende März 1895 vorzulegen sind	Anf die reclamirende Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe. Diese Docnmente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind längstene bis Ende März 1895 einzusenden	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich heglanhigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bie Ende März 1895 vorznlegen sind
Besondere Bemerkungen	*) Für Sendungen nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn			

Fortlaufende Nr.	2100	2101	2102	2103
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	B.E.B.
von der Namen der und im	Kaiser Ferdinands-Nordbahn			Betheiligten Verwaltungen
Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Coaks	Porzellanglasnr nnd Porzellanmasse, beide Artikel lose oder in Säcken verpackt	Frachtgüter, mit Ausnahme jener Artikel, deren Auf- od. Abladen dem Versender oder dem Empfänger tarifmässig obliegt, sowie jener Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gemacht worden sind, dass das Abladen durch die Arbeiter auf Kosten der Partei zu erfolgen hat; endlich mit Ausnahme von mineralischer Kohle nnd Coaks	
für die Transportstrecke von	a) Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostran-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombran (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere b) von Hrnschan	Bubna St.E.G.	in allen Relationen von oder nach Austerlitz	
für die Transportstrecke nach	a) Prag (Smichov) transit Prag St.E.G. transit Prag St.E.G. loco Bubna St.E.G. Lieben St.E.G. b) Prag (Smichov) transit Prag St.E.G. transit Prag St.E.G. loco Bubna St.E.G. Lieben St.E.G.	Lieben St.E.G		
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wageuladnngen. Anfrechthaltnng der für Coaks bestebenden Tarifbestimmnngen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Aufrechthaltnng der nllgemein giltigen Tarifbestimmungen		
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Localtarif	Localtarif	
Frachtsatz per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	7·3 kr.		
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz	57·8 kr. 52·6 53·6 53·9 53·6 56·6 51·4 52·4 52·7 52·4	5·6 kr.		
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		1·7 kr.	0·8 Kreuzer als Nachlass von der Manipulations-Gebühr	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind		Monatlich vorzulegende Ausweise, deren Richtigkeit vom Stations-Chef in Austerlitz bestätigt werden muss und in welchen die auf- oder abgeladenen Sendungen einzeln nach Datum, Inhalt, Gewicht und Bestimmnnga-, resp. Anfgabsstation anzuführen sind	
Besondere Bemerkungen	Kohlensendnngen der Provenienz ad a) und b) nach den genannten Abgabsstationen, sowie nach den Stationen der Oe.U.St.E.G. von Pardnbic bis Prag incl. dieser beiden Stationen können in das nebenstehend angegebene Minimalquantum eingerechnet werden; für diese Kohlensendnngen haben jedoch die vorstehenden Frachtsätze keine Giltigkeit		Diese Begünstigung gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Austerlitz in directer Schienenverbindung stehen. Die betreffenden Güter müssen anf der bezüglichen Schleppbahn befördert werden und durch Arbeiter der Partei anf-, resp. abgeladen werden	

Elbeumschlags-Verkehr West-Oesterreich—Riesa-Elbgrad.

Die im Tarife, Theil II, für den obengenannten Güterverkehr, giltig vom 1. Juni 1893 enthaltenen, im Rückvergütungswege anzuwendenden Ausnahmetarife gelten bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1894.

Fortlaufende Nr.	2104	2105	2106
Die Publication erfolgt von der	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
und im Namen der		betheiligten Verbands-Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Korkholz	Zucker aller Art excl. Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker und Bleizucker	Schwefelsäure-Rückstände in Cisternenwagen	a) Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, sowie Mineralbeer; b) Benzin, aus Petroleum destillirt
für die Transportstrecke von	Klingenthal (B.E.B.) transit	Taus (B.W.B.), Taus (K.k.St.B.)	Prag (B.W.B.), Prag-Bubna (B.E.B.), Prag-Smichow (B.E.B.), Prag K.F.J.B. (K.k.St.B.)	Kolomea	Drohobycz	Zagorzany	Jasło	Iwonicz	Krosno	Jasło	Gorlice	Zagorzany
für die Transportstrecke nach	Schlackenwerth	Landeck	Oświęcim trans. (für Sendungen nach Wien, Prag, Aussig, Hrnsebau und Petrowitz)	Oświęcim trans. für Sendungen: nach Stationen der K.F.N.B., Strecke von Bielitz incl. bis Petrowitz und Golleschau incl.	nach Stationen der K.F.N.B., Strecke von Bielitz incl. bis Mähr.-Ostrau und Teschen incl.
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Wagen und Frachtbrief. 2. Diese Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen von Bremen oder Hamburg zur Beförderung gelangen; auf diesen Documenten ist die Umkartirung in Klingenthal stets vorzuschreiben. 3. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg (resp. Frachtzahlung hiefür) mit directen Frachtbriefen von der Aufgabs- bis zur Bestimmungsstation
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Gegenwärtig giltiger Local-Güter-Tarif nebst Nachträgen	Localtarif, bezw. Böhm.-Tiroler Eisenbahn-Verband, Theil II	Localtarif, bezw. Verbands-Verkehre
Frachtsatz per 100 kg	44·1	115	118	Verschieden								
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	20·6	91	90	Kreuzer ö. W.	Kreuzer							
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	23·5	24	28	Verschieden								
Art der Durchführung	Rückvergütung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege									
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf die sich anmeldende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1895	Gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes vorzulegen sind, sowie Beibringung ämtlicher Bestätigung, dass der Zucker via Martinsbruck bei Landeck thatsächlich zur Gänze nach der Schweiz exportirt wurde.	Gegen auf die schliessende Firma als Verseuder lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind.									
Besondere Bemerkungen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtrückvergütung													

Fortlaufende Nr.	2107	2108	2109
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holics—Gödinger Localbahn-Actien-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Schnitt- u. Banholz, bezw. Holz des Specialtarifes 2, welches laut Tarif Theil I snb Position H 19 rangirt	b) Für Transporte aller Art, welche auf Grund der im Verkehre mit Triest bestehenden Instradirungs-Vorschriften ausschliesslich via Nabresina instradiren, exclns. solcher Güter, welche in Triest S.B. und in Triest Freihafen nicht manipulirt werden dürfen	a) Für Güter aller Art, welche per mare einlangen oder zur Verschiffung bestimmt sind, excl. Kohle u. excl. solcher Güter, welche in Triest Freihafen nicht manipulirt werden dürfen
für die Transportstrecke: von	Reifnitz; Grosslaschitz; Gutenfeld; Ortenegg; Gottschee	Triest Freihafen (Bancola) oder vice versa	Triest Freihafen oder vice versa
für die Transportstrecke: nach	Triest-Freihafen, Triest S.B. und Triest-S. Andrea	Triest S. Andrea	Triest S. Andrea
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Anfgabe in Wagenladungen à 10 t, bezw. Frachtzahlung hiefür	Frachtzahlung nach dem Effectivgewichte, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 600 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Anf- und Ablnden der Sendungen durch Parteiorgane
und gilt in der Zeit	Bis anf Weiteres. längstens bis Ende 1894	Bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis Ende December 1894
Tarif, anf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	L o c a l t a r i f	Directer Tarif mit der Holics—Gödinger Localbahn-Actien-Gesellschaft
Frachtsatz per 100 kg	72; 65; 63; 69; 77 Kreuzer ö. W.	6·0 kr.	11·0 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	46·3; 43·9; 43; 45·3; 56·3	3·5 kr.	5·0 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	25·7; 21·1; 20; 23·7; 20·7	2·5 kr.	6·0 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Anf die reclamirende Firma als Aufgeberin luntende, von der Anfgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen		Die Sendungen müssen an ein an der Schleppbahnstrecke Triest S. Andrea—S. Sabba gelegenes Etablissement adressirt, oder von einem an dieser Strecke befindlichen Etablissement anfgegeben werden	

Fortlaufende Nr.	2110	2111	2112	2113
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Cigarettenpapier	Ceresin	zurückgehende Decken, Matten und Matratzen, welche von den Parteien den von Triest nach Budapest S.B. verfrachteten Agrumentransporten zum Schutze gegen Frost beigegeben waren, als Frachtgut	Cement, Kalk, Kalksteine und Schotter
für die Transportstrecke von	Wien (Matzleinsdorf)	Wien (Matzleinsdorf) und Liesing	Budapest S.B.	Kaltenleutgeben Waldmühle Neumühle Rodaun Perchtoldsdorf
für die Transportstrecke nach	Triest S.B. und Fiume	Triest S.B. und Fiume	Triest S.B.	Wien (Matzleinsdorf)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Sendungen müssen nach jenseits des Suezcanales gelegenen asiatischen Häfen bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Sendungen müssen nach Java und Niederländisch-Indischen Häfen via Suezcanal bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Wagen	Unter Vorlage der von der Güterexpedition abzustempelnden Original-Frachtbriefe über den Hintransport, auf welchen die bezüglichen Transport-Utensilien entsprechend vermerkt sein müssen und unter Beibringung eines auf die Adresse des ursprünglichen Aufgebers lautenden Frachtbriefes, in welchem ausdrücklich vorzuschreiben ist: „Frachtfrei zu befördern“	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Auf- und Abladen durch Partei
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für den österr.-ungar.-ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	Tarif für den österr.-ungar.-ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	Interne Tarife der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, bezw. Ungarisch-Adriatische Verbandstarife	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	146 kr. = 292 Heller incl. Manip.-Geb. bezw. ungar. Transp.-Stener	146 kr. = 292 Heller incl. Manip.-Geb. bezw. ungar. Transp.-Steuer	86 kr. ö. W. incl. Manip.-Geb. und ungar. Transp.-Steuer	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	240 Heller incl. Manip.-Geb. bezw. ungar. Transp.-Stener	240 Heller incl. Manip.-Geb. bezw. ungar. Transp.-Steuer	Werden frachtfrei befördert	12 12 12 12 12 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	52 Heller	52 Heller	86 kr. ö. W.	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungs- oder im Kartirungswege je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den öst.-ung.-ostindischen Verkehr	Im Rückvergütungs- oder im Kartirungswege je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den öst.-ung.-ostindischen Verkehr	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen			Die Rücksendung der nebenbezeichneten Transport-Utensilien muss innerhalb dreier Monate nach Aufgabe der bezüglichen Agrumen-Sendungen erfolgen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2114	Südbahn-Gesellschaft		Oelsaaten	Barcs Babócsa Vizvar Berzencze Góla Zákány Kanizsa Komárváros Balaton-Szt. György Boglár Szántód Siófok Lepsény Polgárdi Szabad-Batthyán Szekesfehérvár Dinyés Velencze Nyék Martonvásár Tárnok Tétény Promontor Moha Bodaik Moór Kisbér Nagy-Igmánd Uj-Szöny Gelse Szt. Mihály-Pacsa Zala-Szt. Iván Molnári Szombathely Acsád Bükk	Steinbrück	Anlieferung von mindestens 1500 Tonnen Oelsaaten ab den auf ungarischem Gebiete gelegenen Südbahn-Stationen (exclusive Fiume) nach Steinbrück. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif	Heller 145 135 130 124 120 115 115 124 135 150 160 166 175 180 186 191 196 200 205 211 216 216 222 196 200 206 216 225 231 124 130 140 155 166 171 175 incl. ungar. Steuer	120 112 112 112 112 112 112 112 112 128 140 146 154 160 164 170 174 180 180 180 180 180 180 174 180 180 180 180 180 112 112 118 134 146 150 156	25 23 18 12 8 3 3 12 23 22 20 20 21 20 22 21 22 20 25 31 36 36 42 22 20 26 36 45 51 12 18 22 21 20 21 19	Im Rückvergütungswege	Gegen auf echliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2115	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz	Baros (mit Provenienz von nebigen Stationen der Baros-Pakraczer Eisenbahn)	Wien (Matzleinsdorf) und den Wien vorgelegenen Südbahn-Stationen und Stationen der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn	Bei Provenienz von nebigen Stationen, und zwar: Pivnica Gynlaves Bastaji Daruvar Sirač Pakracz-Lipik Supljalipa Konč.-Zdenci Cabuna Sladojevce Slatina Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen von nebigen Stationen der Baros-Pakraczer Eisenbahn mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Das Auf- und Abladen der Transporte hat durch die Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Interner Tarif	Variabel Heller 76 72 70 71 73 75 70 71 77 75 73 incl. Steuer	Variabel	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2116	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eiserne Rohre	M.-Ostrau Schönbrunn	Fiumo	Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen beim Band der Wasserleitung in Fiume Verwendung finden. Anf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Südnordösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband, Nachtrag I, giltig vom 15. Jänner 1893	kr. 174 174	kr. 144·9 144·9	kr. 29·1 29·1	Im Kartirungswege		
2117	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, dann Oelkuchen	Freihermersdorf	Troppau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 13·9	kr. 11·0	kr. 2·9	Im Kartirungswege		
			2. Düngemittel	bezw. vice versa		Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		13·9	11·0	2·9			
			3. Kartoffeln, dann Schiefer	Freihermersdorf	Troppau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			13·9	11·0	2·9			
			4. Spiritus			Anlieferung in jeder Menge			17·0	12·0	5·0			
2118	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Natrium-Bisulphat	Pozsony	Landenburg	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	25·0 kr.	22·5 kr.	2·5 kr.	Im Kartirungswege		
2119	Oe.N.W.B.	S.N.D.V.B.	**Berichtigung.** Bei der im Verordnungs-Blatte Nr. 107 ex 1893 sub Post 1735 für **Futter- und Streuartikel, als: Kleie etc. rücksichtlich der Linien der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. publicirten Frachtbegünstigung ist der zugestandene Frachtsatz von 18 kr. pro Wagen und 1 km inclusive Manipulationsgebühr), in minimo jedoch 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen“ auf „0·13 kr. pro 100 kg und 1 km (inclusive Manipulationsgebühr), in minimo jedoch 4 fl. pro Frachtbrief und Wagen“ richtig zu stellen.**													

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Offert-Ausschreibung

auf

Hölzer für Bahnerhaltungs-Zwecke für die österr. Strecke.

Wir benöthigen für den österr. Streckentheil die nachfolgend verzeichneten Bahnerhaltungshölzer, welche wir im Offertwege in Theilquantitäten oder im Ganzen zu vergeben beabsichtigen, und zwar:

circa 41 m³ Balken, Bretter, Schwarten, Pfosten, Riegelhölzer aus Tannen- und Fichtenholz;
1600 Stück Einfriedungsstangen aus Tannen- und Fichtenholz;
1800 Stück Latten für Verdichtungen aus Tannen- und Fichtenholz;
30 Stück Zugschrauben-Schlagbäume aus Tannen- und Fichtenholz;
59 m³ Brückenträger, Pfosten, Bedielungspfosten, Rahmenleisten für Brücken aus Kieferholz;
9 m³ Schrankenständer, Ständer und Säulen, Polsterhölzer, Hectometerpflöcke aus Lärchenholz;
24 m³ Querträger, Säulen, Geländerholz, Sicherheitsbölzer aus Eichenholz.

Die oben erwähnten Bahnerhaltungshölzer benöthigen wir für das Jahr 1894 und sind die darauf bezughabenden Offerte mit einem 50 kr.-Stempel versehen, gesiegelt und mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl 30.103/3354 A II“

bis längstens 22. December Mittags 12 Uhr bei unserem Secretariate (Budapest, Maria Valeria utcza 11) portofrei einzureichen.

Die Offertstellung hat sich entweder auf das ganze Lieferungsquantum oder auf Theile desselben, welche jedoch zumindest eine und dieselbe Holzgattung umfassen müssen, zu beziehen.

Im Offert ist der Preis per m³ und per Stück für jede Holzgattung einzeln franco einer unserer Stationen, sowie der kürzeste Lieferungstermin anzugeben, und soll dasselbe gleichzeitig die Erklärung enthalten, dass Offerent mit seinem Offerte bis 31. Jänner 1894 im Worte bleibt.

Wenn die Uebernahme ausnahmsweise nicht auf irgend einer Station der Kascbau-Oderberger Bahn stattfindet, so ist der Lieferant verpflichtet, die Diäten und Fahrspesen der übernehmenden Organe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu ersetzen.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. des Lieferungswerthes bei unserer Hauptcassa in Budapest zu deponiren. Dieses Vadium ist entweder im Baaren oder in cautionsfähigen Werthpapieren zu hinterlegen.

Verspätet oder ohne Vadium eingelangte Offerte oder solche, welche nicht den Offertbedingungen entsprechend ausgestellt und adjustirt sind, werden nicht berücksichtigt.

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn behält sich decidirt das Recht vor, zwischen den Offerenten ohne jede Rücksichtnahme auf die Preise und Bedingnisse frei wählen zu können.

Die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, ferner das zur Offertstellung unbedingt zu benützende Offert-Formulare und das Dimensions-Verzeichniss, können bei unserer Material-Anschaffung in Budapest gegen Erlag von 50 kr. bezogen werden.

Budapest, am 16. November 1893.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Fabrikslager: Hernals, Karlsg. 19. | Die Parquetten-, Friesbrettel- und Fussboden-Fabrik von | Comptoir und Niederlage: Gumpendorferstr. Nr. 58 a

G. DOLLINAR, WIEN

empfiehlt ihr grosses Waarenlager von **fertigen Parquetten** in grosser Auswahl an Mustern, und zwar **fournirt** nnd **massiv**, sowie von **eichenen amerikanischen Friesbretteln** in beliebigen Dimensionen. Dann weiche Lärchen- und Buchen-Schiffböden unter Garantie für Trockenheit wie auch solider Ausführung. **Nach Wunsch wird von uns sowohl in Loco, wie auch in der Provinz die Fussbodenlegung zu billigen Preisen übernommen.** **Preiscourants und Musterkarten gratis.** (330)

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

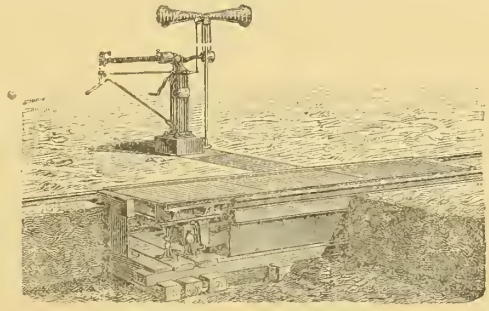
C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

Centrale: Wien, I. { Maximilianstrasse 8. / Akademiestrasse 4.

Filiale: Budapest, Andrássystrasse Nr. 1.

Erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie alle Arten von

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (332)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Im Druck und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien ist erschienen:

Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen.

Heft 104.

Die Vorschriften

betreffend den

Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österr. Eisenbahnen.

Zusammengestellt von

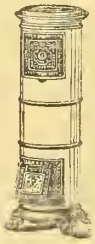
Dr. Max Freiherrn von Buschman.

k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Preis 70 kr. ö. W.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN



H. HEIM, Döbling bei Wien.

Wien, I., Kohlmarkt 7 (früher Michaelerplatz 5).

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (312)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1087 in Verwendung.

Waggon-Oefen 566 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine „Helios".

Absolut rauchverzehrende „Calorifères".

Central-Heizungen aller Systeme.

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg fl. 10.—

B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg fl. 6.—

Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner

k. k. priv. Cementfabrik (378)

Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Reservoirs für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Expositur des k. k. Hauptzollamtes Wien.** — **Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Manipulationen, die Bemusterung, die Verzollung, Versteuerung, Transitobehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Werthincassi etc. etc. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und Spesen für Rechnung der Committenten ausgelegt.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankinstituten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechselescomptesatz zugelassen.

Reexpedition in der Mehrzahl der Wien transitirenden Bahn-, Schiffs- und combinirten Verkehre nach dem In- und Auslande.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II., k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 136. Wien, 28. November 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Vorschriften für elektrische Beleuchtungsanlagen auf Schiffen. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 4. November 1893, Z. 58.359, an alle Bahnverwaltungen, betreffend eine Ergänzung der monatlichen Betriebs-Einnahmen-Ausweise durch summarische Ausweisung der Anzahl der in der Betriebsperiode vom I. Jänner bis Ende des jeweiligen Berichtsmonates des laufenden Jahres beförderten Personen und Gütertonnen.

Die geehrte Verwaltung wird eingeladen, zu veranlassen, dass die auf Grund des h. ä. Erlasses vom 20. November 1887, Z. 28.020 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 139 ex 1887), an die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen monatlich vorzulegenden Betriebs-Einnahmen-Ausweise ab Jänner 1894 in der Weise ergänzt werden, dass in denselben auch die Anzahl der in der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis Ende des jeweiligen Berichtsmonates des laufenden Jahres beförderten Personen und Gütertonnen summarisch ausgewiesen erscheint.

Behufs Erzielung eines gleichmässigen Vorganges rücksichtlich der Einschaltung der zugewachsenen Rubriken wird der geehrten Verwaltung im Anschlusse ein Exemplar des neuen Formulares zur Darnachachtung übermittelt.

Wien, am 4. November 1893.

Der k. k. Handelsminister:
Bacquehem m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Laun der Prag-Duxer Bahn nach Libochowitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem RealitätenbesitzerVincenz Riha in Laun im Vereine mit Dr. Peter Paul Hilbert, Bürgermeister und Advocaten in Laun, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Laun der Prag-Duxer Bahn nach Libochowitz zum Anschlusse an die Localbahn Lobositz-Libochowitz der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 6. November 1893. Z. 46.978.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, eventuell normalspurige Localbahn von Tarnów nach Szczucin.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Johann Freiherrn von Konopka, Grossgrundbesitzer in Breń die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, eventuell normalspurige Localbahn von Tarnów nach Szczucin im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 10. November 1893. Z. 56.664.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. December 1893 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Wien, am 24. November 1893.

Vorschriften für elektrische Beleuchtungsanlagen auf Schiffen.

„Lloyd's Register of British and Foreign Shipping" hat, wie wir den „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens" entnehmen, im Mai l. J. folgende Vorschriften für elektrische Beleuchtungsanlagen auf Schiffen herausgegeben.

1. Lage der Dynamos und Elektromotoren.

Dynamos und Elektomotoren sollen soweit als möglich von allen Compassen entfernt installirt werden; in keinem Falle aber dürfen diese Maschinen weniger als 9·1 m vom Kegelcompass entfernt sein.

2. Kabel und Leitungen.

Auf Schiffen, die Gleichstrom-Dynamos installirt haben und nach dem Einleiter-System eingerichtet sind, soll kein Kabel weniger als 4·6 m entfernt von irgend einem der Compasse geleitet werden; führt ein Kabel stärkeren Strom, so ist der Abstand noch grösser zu wählen. Ist es nothwendig, eine Leitung innerhalb der angegebenen Minimaldistanz zu legen, so müssen alle Theile des Schiffes, die von diesem Kabel mit Strom versehen werden sollen, nach dem Zweileiter-System eingerichtet werden, wobei die Rückleitung so nahe wie möglich an der Hinleitung zu führen ist.

3. Adjustirung der Compasse.

Die Compasse sind zunächst in gewöhnlicher Weise wie bei nicht angetriebener Dynamo zu adjustiren. Hierauf wird das Schiff in die verschiedenen Cursrichtungen gelegt und jedesmal die Compassablesung genommen, während die Dynamo bei ganz offenem Stromkreise, sowie bei Ein- und Ausschaltung derjenigen Stromkreise arbeitet, die in der Nähe des Compasses liegen. Diese Ablesungen sind mit jenen zu vergleichen, welche bei nicht angetriebener Dynamo gewonnen wurden, und ist jede namhafte Abweichung zu beseitigen, bevor das Schiff ausläuft. Auf Schiffen, die nach dem Zweileiter-System eingerichtet sind, ist diese Untersuchung weniger belangreich, als auf solchen, die nach dem Einleiter-System eingerichtet sind; aber auch bei Benützung des Zweileiter-Systems sollte der Einfluss der bei offenem Stromkreise angetriebenen Dynamo ermittelt werden.

4. Leitungswege oder Stromkreise.

a) Das in den Leitungen benützte Kupfer soll nicht weniger als 98 Percent Leitungsfähigkeit des reinen Kupfers haben. Der Kupferquerschnitt der Leitungswege soll so bemessen sein, dass mindestens 1 □" Leitungsquerschnitt auf 1000 Ampère durchfliessenden Stromes entfallen (1·55 Ampère pro 1 mm²).

b) Einfache Drähte sollen nicht dünner sein als Nr. 16 des Standard Wire-Gange (1·6 mm). Für bewegliche Leitungen sind Litzen, die aus vielen dünnen Drähten gebildet werden, zu verwenden.

c) Der Isolationswiderstand aller Drähte soll nach 24 Stunden langem Liegen unter Wasser pro Meile (statute mile) nicht kleiner als 600 Megohm sein (960 Megohm pro Kilometer).

d) Bei Benützung von Gummi als Isolationsmittel soll der Draht zunächst mit einer Lage von reinem Gummi bedeckt werden, über diese ist ein „Separator" zu legen (weisses Gummi ohne Schwefelgehalt) und darüber eine Lage vulkanisirten Gummis zu legen. Das Ganze ist schliesslich mit einem gummirten Bande zu bewickeln und Alles zusammen zu vulkanisiren. Das so hergestellte Kabel ist dann mit einem entsprechenden Schutze zu versehen, am besten mit einer Pattirung von gesperrten Fasern.

e) Mit anderem Material als Gummi isolirte Drähte sollen den gleichen Bedingungen für den Isolationswiderstand genügen und gleiche Dauerhaftigkeit haben.

f) Die Leitungen sind so zu verlegen, dass sie jederzeit zugänglich bleiben; wenn Leitungen in Holzleisten verlegt werden, sollen ihre Deckel angeschraubt und nicht angenagelt werden. Auch sollen die Holzleisten so eingerichtet sein, dass sie gegen Zutritt von Feuchtigkeit zu den Leitungen schützen. Wo Leitungen nicht in Holzleisten verlegt werden, sind sie durch angeschraubte Laschen zu halten; es sollen aber Leitungen nur dort ungeschützt verlegt werden, wo es unmöglich ist, Holzleisten zu verwenden. Kabel hingegen, die eine eigene Metallarmirung haben, können auch ohne Holzleisten verlegt werden.

g) Alle Kabel, die der Feuchtigkeit ausgesetzt sind, sollen, besonders wenn sie zugleich der Einwirkung der Wärme unterliegen, mit einem Bleimantel versehen oder in anderer Weise geschützt werden. Dies bezieht sich namentlich auf ganz freiliegende Strecken, ferner auf Orte in der Nähe von Oellampen, auf Kesselräume, Maschinenräume etc.

h) Alle Kabel, die durch Laderäume, Kohlendepots oder durch solche Räume führen, welche nicht jederzeit zugänglich sind, sollen ebenfalls Bleimäntel haben und überdies durch Eisen- oder Metallröhren geschützt sein.

i) Wo Kabel durch Deckbalken oder Schotte passiren, sind sie durch geeignete Fütterungen aus hartem Holze zu führen; wo sie Decke passiren, sind Röhren aus Metall zu setzen, die mit dem Deck fest verschraubt und innen mit Holz- oder Faserstoff gestopft sind. Die Röhren sollen das Deck um mindestens 15 cm überragen.

k) Auf Schiffen mit Räumen, die zeitweilig als Passagierräume oder als Laderäume benützt werden, sollen die Lampen in diesen Räumen tragbar und ihre Enden so eingerichtet sein, dass sie vollkommen isolirt werden können. Ausschalter und Bleisicherungen sind ausserhalb solcher Räume zu installiren und so anzubringen, dass sie unter Bewachung und Verschluss sind.

5. Leitungsanschlüsse.

a) In den Hauptleitungen sollen Verbindungen soweit als thunlich vermieden werden. Wenn Verbindungen aber nicht zu vermeiden sind, so sollen diese, nachdem

der Draht sorgfältig verbunden, gelöthet und isolirt worden ist, in wasserdichte Verbindungsdosen eingeschlossen werden. Haben die Kabel Bleimäntel, so sind diese über der Verbindungsstelle wieder vollkommen dicht herzustellen.

b) Verbindungen in Zweigleitungen und Verbindungen solcher mit der Hauptleitung sind durch sorgfältige Löthung der Drähte herzustellen; die Isolation der Löthestelle ist vollkommen zu bewirken und wasserdicht einzuschliessen. Verbindungsstellen der Hin- und Rückleitung sollen nicht einander gegenüberliegend angeordnet sein.

c) Zur Löthung der Leitungen ist nur Kolophonium als Flussmittel zu benützen.

6. Verbindungen mit dem Schiffskörper.

Auf Schiffen, die nach dem Einleiter-System eingerichtet sind, sollen alle Verbindungen mit dem Schiffskörper an zugänglichen Stellen bewirkt werden. Sie sollen mit Klemmschrauben aus Messing von nicht weniger als 9 mm Durchmesser hergestellt werden, die im Stahle streng eingeschraubt sind. Verzinnte Messingscheiben sind zwischen Draht und Stahlkörper einzulegen oder die Drahtenden an solche Messingscheiben anzulöthen.

7. Ausschalter und Bleisicherungen.

a) Im Dynamoraume soll ein Hauptschaltbrett installirt sein, wohin alle auf dem Schiffe ausgelegten Stromkreise führen; für jeden der Stromkreise ist dort ein eigener Ausschalter und eine eigene Bleisicherung anzuordnen. Wenn secundäre Schaltbretter für kleinere Stromkreise vorhanden sind, so sollen diese an geeigneten zugänglichen Orten installirt sein und soll auch hier jeder kleinere Stromkreis einen eigenen Ausschalter und eine gesonderte Bleisicherung haben.

b) Wenn elektrisches Licht auch zum Betriebe des Focklichtes und der Seitenpositionslichter benützt wird, so sind die diese Lichter activirenden Ausschalter in einer solchen Lage anzubringen, dass sie der Wachofficier oder eine andere verantwortliche Person überwachen kann und wo sie nicht durch Passagiere oder unberufene Personen beschädigt werden können.

c) Die Ausschalter sollen auf Unterlagen aus Schiefer oder aus sonst unentzündlichem Material montirt und so construirt sein, dass sie nur entweder vollen Schluss oder volle Unterbrechung herstellen können, eine Mittelstellung aber nicht gestatten. Sie sollen grosse Reibungs-(Contact-)flächen haben und ihre Leitungsfähigkeit soll nirgends kleiner sein, als die des Drahtes, der den Strom zuführt.

d) Im Hauptstromkreise sollen die Bleisicherungen so nahe als möglich an jeder der Polklemmen der Dynamomaschine angebracht sein; ebenso sollen in kleineren Stromkreisen die Bleisicherungen möglichst nahe an den Ausschaltern dieser Stromkreise verlegt sein.

e) Alle Bleisicherungen sollen an leicht zugänglichen Orten installirt werden; sie sollen auf Schiefer oder anderen nicht brennbaren Substanzen montirt und so eingerichtet sein, dass das abschmelzende Metall keine Quelle einer Gefahr bilden kann. Auch die Deckel der Bleisicherungen sollen aus nicht brennbaren Substanzen erzeugt sein.

f) Die Abschmelzdrähte sollen aus nicht oxydirbarem Metall und so hergestellt sein, dass sie bei einem um 50 Percent stärkeren Strom als der vorgeschriebene abschmelzen, d. h. sie sollen abschmelzen, wenn der Strom in dem Zuleitungsdrahte, den sie sichern sollen, so angewachsen ist, dass 1500 Ampère per Quadratzoll (2·32 Ampère per 1 mm^2) entfallen.

g) Auf Schiffen, die nach dem Zweileiter-System eingerichtet sind, soll jede Leitung (Hin- und Rückleitung) gesichert sein.

8. Untersuchungen.

a) Nach vollendeter Installirung einer elektrischen Beleuchtungsanlage an Bord eines Schiffes ist der Isolationswechsel aller Stromkreise zu messen, bevor der Probebetrieb durchgeführt wird und nach sechsstündigem Betriebe bei voller Belastung. Die Isolation soll den im folgenden Punkte angeführten Bedingungen genügen.

b) Der Isolationswiderstand der ganzen Anlage soll nicht geringer als:

500.000	Ohm	bei	einer	Installirung	für	25	Lampen
250.000	„	„	„	„	„	50	„
125.000	„	„	„	„	„	100	„
25.000	„	„	„	„	„	500	„
12.500	„	„	„	„	„	1000	„

c) Wenn die Zahl der installirten Lampen zwischen den oben angesetzten liegt, soll der Isolationswiderstand den obigen Grössen proportional sein.

d) Der Isolationswiderstand der einzelnen Stromkreise soll ebenfalls in Uebereinstimmung mit den im Punkte b) aufgestellten Bedingungen sein.

e) für Wechselstromanlagen muss der Isolationswiderstand doppelt so gross sein, als im Punkte b) angesetzt ist.

f) Ein Voltmeter und Ampèremeter soll jeder Anlage beigegeben sein.

9. Schiffe mit Petroleumladungen.

Alle Ausschalter sind an Orten zu installiren, wo eine Ansammlung von Petroleumdämpfen oder entzündlichen Gasen unmöglich ist. Lampen, welche in Räumen angebracht sind, wo eine Ansammlung von brennbaren Dämpfen stattfinden kann, sind mit einer hermetisch schliessenden Glasglocke zu versehen. Alle in solchen Räumen geführten Leitungsdrähte sollen mit einem Bleimantel versehen sein oder eine Isolation von solchem Material besitzen, das von Petroleum nicht angegriffen und verändert wird.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Der Entschädigungsanspruch eines bei einem Eisenbahnunfalle verunglückten Advocaten erstreckt sich für die Dauer seiner ärztlichen Behandlung und Arbeitsunfähigkeit auf seinen ganzen vor diesem Unfalle nachweisbar erzielten Verdienst, für die Dauer seiner theilweisen Arbeitsunfähigkeit aber auf eine diesem Verdienstbetrage verhältnissmässig entsprechende Quote bis zu seiner gänzlichen Herstellung.

Bei einem Zusammenstosse eines Personenzuges mit einem Lastzuge auf den kgl. Ungar. Staatsbahnen erlitt ein mit ersterem reisender Advocat eine Gehirnerschütterung, welche ihn nach dem ärztlichen Zeugnisse durch mehr als sieben Monate ganz arbeitsunfähig machte, während er nach seiner Reconvalescenz auch nicht mehr

seine frühere Thätigkeit aufnehmen und sich nur mit leichteren Arbeiten zur Aushilfe bei einem anderen Advocaten beschäftigen konnte.

In seiner beim kgl. Budapester Gerichtshofe eingebrachten Entschädigungsklage verlangte er ausser dem Ersatze seiner beträchtlichen Heilungskosten und einem hochbezifferten Schmerzensgelde eine Lebensrente in der Höhe seines sowohl durch Zeugen, als durch seine bücherlichen Aufzeichnungen nachgewiesenen Advocatenverdienstes von jährlich 2000—4500 fl. Dieses Gericht erkannte nur auf eine monatliche Rente von 100 fl., welche in Summa von dem Unfallstage bis zu seiner Reconvalescenz sofort, dann aber am 1. eines jeden Monats im Vorhinein bis zu seiner gänzlichen Herstellung von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu entrichten sei; mit seinen übrigen Forderungen wurde er aber abgewiesen. In der Motivirung wird mit Berufung auf die §§ 1 und 4 des G.-A. XVIII v. J. 1874 (das Eisenbahn-Unfallsgesetz) ausgeführt, dass gerade aus den vom Kläger producirten ärztlichen Zeugnissen hervorgeht, dass ihm jede geistige Arbeit wiederholt verboten wurde, daher anzunehmen ist, dass er auch während seiner ärztlichen Behandlung beschäftigt war und erwerben konnte; dies sei noch in höherem Grade nach seiner Reconvalescenz der Fall; deshalb können ihm nicht die Heilungskosten und noch weniger das Schmerzengeld zugesprochen werden. Seine zur Zeit der Klageeinbringung ärztlich constatirte theilweise Arbeitsunfähigkeit ist schon an sich ein Grund, die Entschädigung nicht nach seinem früheren Einkommen zu bemessen, ganz abgesehen davon, dass ein solches für seine ganze Lebenszeit doch nicht verbürgt werden kann, und er selbst nicht behauptet, dass er mit der Zeit ein höheres Einkommen noch bezogen hätte. Angesichts dieser Unbestimmtheit konnte ihm nur die Hälfte desjenigen Jahreseinkommens zugesprochen werden, welches er selbst als Minimum beziffert hat, umsomehr, als in der Klage gar nicht angegeben wurde, wieviel er während der Zeit seiner theilweisen Arbeitsunfähigkeit verdiente. Das Schmerzengeld endlich ist im Gesetze nicht begründet und verdient daher keine richterliche Würdigung.

In Folge der Appellation beider Theile bestätigte die kgl. ungar. Tafel in Budapest das erstinstanzliche Urtheil aus dessen Motiven mit dem Beifügen, dass gemäss § 5 des citirten Gesetzes der Geklagte berechtigt ist, die Herabminderung der vom Gerichte sentenzionirten Monatsrente oder deren gänzliche Einstellung; der Kläger dagegen berechtigt ist, die Erhöhung dieser Rente zu verlangen, sobald im Laufe der Zeit solche Umstände in den Verhältnissen des Klägers eintreten, welche diese Aenderung rechtfertigen; daher im gegenwärtigen Falle der klägerische Advocat jederzeit eine Aufbesserung seines Rentenbezuges in Anspruch nehmen kann, wenn er wirklich ganz arbeitsunfähig werden sollte.

Die kgl. Curie hob mit Entscheidung vom 26. September 1893, Z. 6533, beide unterrichterliche Urtheile theilweise auf und sprach dem Kläger 600 fl. Heilungsunkosten, sowie eine Monatsrente von 200 fl. für die Zeit als er in ärztlicher Behandlung stand, und von da ab eine Monatsrente von 100 fl. zu. In der Begründung wird auseinandergesetzt, dass aus dem übrigens anerkennenswerthen Bemühen des Klägers, auch während der Heilung seinem Berufe nachzugehen, nicht gefolgert werden könne, dass ihm deren Kosten nicht vergütet werden sollen. Wenn ihm die Aerzte jede geistige Arbeit verboten haben, so erhellt vielmehr daraus, dass er doch nicht so thätig und erwerbsfähig wie vor dem Unfalle sein konnte, und wenn andererseits das Minimum seines Einkommens zur Basis der Entschädigung genommen wird, so wäre es ungerecht, ihm nur die Hälfte desselben während seiner Krankheit zuzusprechen. Was endlich die Entschädigung während der Zeit seiner nur theilweisen Arbeitsfähigkeit betrifft, so entspricht das Urtheil der kgl. Tafel der Billigkeit auch der geklagten Bahn gegenüber und konnte daher nur dieser Theil desselben bestätigt werden.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 242. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. November befinden sich mehrere Regierungsvorlagen.

Eine derselben betrifft die Ausdehnung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1883 betreffend Gebühren-Erleichterungen anlässlich der Convertirung von Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen auf den Zeitraum vom 1. Jänner 1994 bis Ende des Jahres 1899. Die Wirksamkeit des genannten Gesetzes erlischt nach dem Verlängerungsgesetze vom 6. Juni 1888 mit Ende des Jahres 1893. Da im Laufe der nächsten Jahre die Durchführung der Convertirung der Prioritäts-Anlehen einer grösseren Anzahl von Eisenbahn-Gesellschaften bevorstehen dürfte, hält die Regierung die Verlängerung dieses Gesetzes auf einen weiteren Zeitraum von 6 Jahren für gerechtfertigt.

Eine zweite Regierungsvorlage betrifft die neuerliche Verlängerung der Wirksamkeit des Gosetzes vom 17. Juni 1887, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden, bis 31. December 1895. Seit der Wirksamkeit dieses Gesetzes hat die Entwicklung des Localbahnnetzes einen nicht unerheblichen Fortgang genommen, und sind namentlich in den letzten drei Jahren 20 Localbahnen mit einer Gesammtlänge von 510 km und einem effectiven Anlage-Capital von 15,241.000 fl. sichergestellt worden. Unter diesen befinden sich 13 Localbahnen mit rund 171 km Länge, welche ohne finanzielle Unterstützung seitens des Staates lediglich auf Grund der in Gemässheit des Gesetzes auf administrativem Wege eingeräumten Erleichterungen (Steuer- und Gebühren-Befreiungen etc.) sichergestellt worden sind. Da die Sicherstellung einer Reihe weiterer Eisenbahnen minderer Ordnung für die nächste Zeit zu gewärtigen ist, erscheint es geboten, rechtzeitig für eine entsprechende Verlängerung der Wirksamkeit des bestehenden Localbahngesetzes Vorsorge zu treffen, damit die Concessionirung der in Behandlung stehenden Localbahnprojecte auf Grund der bisher zulässigen finanziellen und sonstigen Begünstigungen nicht gehemmt werde. Die Dauer dieser neuerlichen Verlängerung des Localbahngesetzes wurde auf ein Jahr festgesetzt, innerhalb welcher Zeit die Erlassung des neuen in Vorbereitung befindlichen Localbahngesetzes erhofft werden kann.

Weitere vier Regierungsvorlagen betreffend: die Herstellung der Ybbsthal-Bahn, die Erwerbung der Bahnlinien der österreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft durch den Staat, sowie die Herstellung der Localbahnen Lindewiese—Barzdorf (Heinersdorf) und Niklasdorf—Zuckmantel auf Staatskosten, dann den Bau der Eisenbahn Halicz—Ostrów (Tarnopol) mit Abzweigungen nach Brzezany und Podhajce, endlich die Erwerbung der Localbahn Czernowitz—Nowosielitza durch den Staat.

Von Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister Grafen Wurmbrand ist eine Gesetzvorlage eingebracht worden, betreffend die Fortsetzung der Vinkovce—Brčka-Localeisenbahn von der Station Gunja mit Ueberbrückung der Save nach Brčka.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Normalpläne.) Die Normalpläne für den gesammten Unterbau mit Ausnahme der Stütz- und Futtermauern wurden zur Ausführung genehmigt. [25. September, Z. 50.434.]

— (Verlängerung eines Durchlasses.) Der gewölbte Durchlass von 6 m Lichtweite in km 0·865 wurde verlängert. [3. November, Z. 58.223.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Aufstellung eines Kohlenschuppens in Schönwald-Frain.) In der Station Schönwald-Frain wird für Zwecke des Seidenfabrikanten Ferdinand Klinger in Frain ein Kohlenschuppen aufgestellt. [23. October, Z. 52.847.]

— (Errichtung eines Güterschuppens in Prag.) In der Station Prag wird für Zwecke der Firma Wasservogl & Co. ein Güterschuppen errichtet. [15. October, Z. 56.661.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Errichtung einer Personen-Haltestelle.) In km 186 zwischen den Stationen Chlumetz und Dobřenitz-Syrowatka wurde beim Wächterhause Nr. 4 eine Personen-Haltestelle mit der Bezeichnung „Karanitz" errichtet. (23. October, Z. 55.870.]

— (Wasserhydranten-Aufstellung in Chlumetz.) In der Station Chlumetz wird am Desinfectionsplatze ein Wasserhydrant aufgestellt. [29. October, Z. 52.765.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Fussweg-Anlage in Semil.) Längs der Zufahrtsstrasse zum Aufnahmsgebäude der Station Semil wird ein Fussweg hergestellt. [10. October, Z. 49.254.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Sicherungsanlage bei dem Ausweichgeleise zwischen Svijan-Podol und Turnau in km 99·25.) Die Sicherung der Fahrt der Züge bei dem zum Zwecke der Verladung von Rüben zwischen den Stationen Svijan-Podol und Turnau in km 99·25 hergestellten Ausweichgeleise erfolgt durch zwei einarmige Mastsignale. Von dem Stellwerke aus, welches annähernd in der Mitte der Geleiseanlage aufgestellt ist, werden die beiden Weichen und die Geleisesperrbäume central verriegelt und die erwähnten Mastsignale central gestellt. Durch die gegenseitige Abhängigkeit in der Bewegung der verschiedenen Hebel wird bewirkt, dass jeder umgelegte Signalhebel die Umstellung des anderen Signalhebels auf „Erlaubte Fahrt" ausschliesst und die beiden Weichen-Verriegelungshebel festhält, und dass weiters jeder Weichen-Verriegelungshebel, welcher in jene Lage gebracht ist, in der die Weiche und der Geleisesperrbaum frei beweglich sind, die beiden Signalhebel verschlossen hält. [G.-I.-Z. 22.973.]

Böhmische Westbahn. (Einführung des Seemann'schen Bremsschuhes in Strecken mit grösserem Gefälle.) Die Verwaltung der Böhmischen Westbahn wird in ihren Bahnstrecken mit grösserem Gefälle einzelne Wächter mit dem Seemann'schen Bremsschuhe zu dem Zwecke betheilen lassen, damit die aus Stationen entlaufenen Fahrzeuge und losgetrennten Zugstheile, sowie die von irgend einem Punkte der Strecke in das Rollen gerathenen Fahrbetriebsmittel in ihrem Laufe gehemmt und successive ohne weitere Beschädigung zum Stillstande gebracht werden können. Diese Bahnstrecken sind: Zbirow—Hořowitz—Zditz, Zbirow—Holoubkau—Rokycan und Stupno—Břas—Chrast. [G.-I.-Z. 22.433.]

— (Namensänderung der Telegraphenstation Radnitz in Stupno-Břas.) Mit Rücksicht auf die bereits durchgeführte Namensänderung der alten Bahnstation Radnitz in Stupno-Břas wurde am 10. November auch der Name der alten Telegraphen-Station Radnitz in Stupno-Břas umgeändert, und es wird seit diesem Tage im telegraphischen Verkehre mit der Station Stupno-Břas das Rufzeichen „SP" angewendet. Das bisherige Rufzeichen RZ wurde für die neue Station Radnitz, welche vorläufig blos für die telegraphischen Bahnbetriebs-Correspondenzen eröffnet werden wird, vorbehalten. [G.-I.-Z. 22.139.]

Druckfehler-Berichtigung. In Nr. 135 hat es auf Seite 2137, 2. Spalte, 9. Zeile von unten, „Winterbetrieb" und nicht „Wiederbetrieb" zu heissen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 10. November 1893, Z. 76.537, den Reichstagsabgeordneten Franz Bessenyei und Emerich Veszter im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Temesvar der Linien Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova und Temesvar—Báziás der kgl. ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Kis-Odát-Gyirok, Medves Ujlak, Török-Szákos, Nagy-Köveres und die Gemarkung der Gemeinde Balkovár bis zum Badeorte Buziás und von dort bis Magyar-Szákos führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Eisenbahn Budapest-Angyalföld—Dorog—Esztergom (Gran). (Ausführungsmodus.) Die im Sinne des vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes auszuführende 46 km lange Eisenbahn Budapest-Angyalföld—Dorog—Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 121), wird im Interesse der Kohlenverfrachtung aus den Doroger Revieren, und zwar ihrer grösseren Länge nach von Budapest aus vorläufig bis Dorog als erstclassige Bahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116 ex 1892) und von dort aus, als gleichfalls normalspurige eingeleisige Localbahn bis zur Station Esztergom der Localbahn Esztergom—Almás-Füzitö ausgebaut werden. Die Kosten des Baues sind, mit Rücksicht auf die fast durchaus schwierigen Terrainverhältnisse, mit durchschnittlich 135.870 fl. per Kilometer, speciell jene des grossen Tunnels bei Pilis-Csaba mit 420.000 fl. und der Bau der eisernen Donaubrücke zwischen Budapest und Ó-Buda (Altofen), mit 1,750.000 fl., die Gesammtkosten des Baues mit 6,250.000 fl. bemessen. Die Concessionswerber, Gebeimer Rath Graf Ferdinand Zichy und Consorten, wurden verhalten, eine Caution von 250.000 fl. zu erlegen.

Projectirte Fortsetzung der concessionirten Localbahn Nagy-Károly—Somkut—Barlafalu bis Erdöszát. (Ausführungsmodus.) Die im Sinne des vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes auszuführende Fortsetzung der von der Station Nagy-Károly der Linien Debreczen—Királyháza der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Nagy-Károly—Zilah abzweigend projectirten Localbahn Nagy-Károly—Somkut—Barlafalu bis Erdöszát (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 125) wird eine Länge von 8·4 km erhalten und per Kilometer ca. 25.000 fl. kosten. Von einem geeigneten Punkt der projectirten Linie wird ein normalspuriges Geleise zu den Steinbrüchen bei Veresmarti führen.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Bau eines zweiten Geleises im Bereiche von Theilstrecken der Linie Marchegg—Budapest.) Das zweite Geleise auf der Theilstrecke Esztergom—Nána—Vácz (Gran-Nána—Waitzen) der Linie (Wien—)Marchegg—Budapest der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96 und 111) ist nunmehr durchaus ausgebaut, und wurden die einzelnen Theilstrecken, nach Massgabe ihrer Vollendung, successive dem Verkehr übergeben. Der letzte am 18. November 1893 dem Verkehr übergebene Abschnitt war die Strecke Nagy-Máros—Zebegeny, woselbst der Bau derartigen Schwierigkeiten begegnete, dass die Eröffnung des Verkehrs ursprünglich erst bei Beginn des kommenden Frühjahrs in Aussicht genommen war. Dank den günstigen Witterungsverhältnissen, konnte der Bau jedoch derart beschleunigt werden, dass die Eröffnung noch vor Eintritt etwaiger Schneefälle stattfand. Die Kosten der gesammten Arbeit waren mit 1,300.000 fl. bemessen, doch konnten 60.000 fl. erspart werden, welche Summe zum Theile zum Umbau und zur Erweiterung der Station Zebegeny verwendet wurde.

Marchthalbahn. (Eröffnung der Verbindungsbahn Szakolcza [Skalitz]—Holics.) Am 15. November 1893 fand die Eröffnung des Personenverkehrs auf der die Marchthalbahn, d. i. die Linie Devény-Ujfalu (Theben-Neudorf) Szakolcza, von letztgenannter Endstation aus mit der Endstation Holicz der Linie Göding—Holics verbindenden 6 km langen Linie Holics—Szakolcza statt, womit der Verkehr der Marchthalbahn nun auf ihrer ganzen Linie eröffnet wurde. Durch Vermittlung der von der Station Göding der Linie Wien—Krakau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn abzweigenden Linie Göding—Holics—Szakolcza, ist die kürzeste Verbindung zwischen dem südöstlichen Mähren und den am linken Donauufer gelegenen Gebieten Ungarns hergestellt.

Internationaler Congress der Eisenbahn-Verwaltungen in Budapest. (Berathungs-Gegenstände.) In Budapest tagt gegenwärtig, über Einladung der Direction der königl. ungarischen Staatsbahnen, ein internationaler Congress der Eisenbahn-Verwaltungen, in welchem, ausser den in Ungarn betriebenen Eisenbahnen, 40 Haupt-Eisenbahnen, und zwar österreichische, bayerische, deutsche, belgische, französische, schweizerische und holländische Bahnen vertreten sind. Dieser Congress befasst sich mit einer volkswirthschaftlich wichtigen Frage: Förderung des Transportes solcher Waaren, die raschem Verderben ausgesetzt sind.

Im Interesse des Exportes von Eiern, geschlachtetem Geflügel, frischem Fleische, Obst, Käse und mehreren ähnlichen Waaren zeigt es sich nämlich als überaus wünschenswerth, dass solche Sendungen, die für das Ausland bestimmt sind, behufs Verhinderung des unterwegs erfolgenden Faulens oder Verderbens in gewissen internationalen Richtungen mit solchen Gütereilzügen befördert werden, welche sich an die zu diesem Zwecke in Verkehr gesetzten Gütereilzüge der ungarischen Staatsbahn und der Südbahn anschliessen und hiedurch die massenhafte rasche Beförderung der erwähnten Waaren nach entfernten Plätzen ermöglichen.

Die Hauptrichtungen, nach welchen das Inslebentreten solcher Gütereilzüge von Budapest aus vorläufig geplant wird, sind die folgenden:

1. Wien—Arlberg—Buchs—Delle. 2. Wien—Arlberg—Romanshorn—Delle. 3. Kanizsa—Franzensfeste—Innsbruck—Arlberg—Buchs—Delle. 4. Wien—Bischofshofen—Bregenz—Konstanz—Kehl—Avricourt. 5. Budapest-Kelenföld—Kanizsa—Innsbruck—Bregenz—Konstanz—Kehl—Avricourt. 6. Wien—Simbach—Ulm—Stuttgart—Pforzheim—Kehl—Avricourt. 7. Wien—Passau—Aschaffenburg—Hanau—Koblenz—Köln—Wesslau. 8. Wien—Bodenbach—Dresden—Leipzig—Hannover 9. Wien—Bodenbach—Dresden—Elderwerde. 10. Zsolna—Ruttka—Oderberg—Breslau—Berlin. 11. Zsolna—Ruttka—Oderberg—Posen. Die Fahrpläne bezüglich der in Rede stehenden Gütereilzüge werden einen ständigen Charakter besitzen und im Wege von Publicationen kundgegeben werden, wodurch das am Transporte betheiligte Publicum in die für die Abwicklung der Geschäfte vortheilhafte Lage kommt, aus den publicirten Fahrplänen genau ausrechnen zu können, wann die zu einem gewissen Zuge aufgegebene Waare auf ihrem Bestimmungsort anlangt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Beschlüsse der 17. Hauptversammlung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes.) Der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband hat am 8/9. November seine 17. Hauptversammlung zu München abgehalten. In derselben wurden, vorbehaltlich der satzungsgemässen Bestätignng durch die schriftlichen Erklärungen der Verbandsmitglieder, zunächst mehrere Ergänzungen der „Allgemeinen Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Eil- und Frachtgütern" beschlossen, von denen folgende von allgemeinem Interesse sind:

1. Der § 28, enthaltend die „Zoll-, Steuer-, Polizei- und sonstigen Vorschriften" soll zur Herbeiführung einer gleichmässigen Handhabung der Vorschriften im Art. 10, Abs. 3 und 4 des Internationalen Uebereinkommens und im § 59, Abs. 3 und 5 der Verkehrsordnung folgenden Zusatz erhalten:

„Frachtbrief-Vorschriften, welche die Uebertragung der auf Unterwegsstationen erforderlichen zoll- oder steueramtlichen Behandlung an eine Mittelsperson bezwecken, sind auf der Versandtstation nicht zuzulassen und bei den aus dem Auslande eingehenden Frachtbriefen nicht zu beachten.

Dagegen ist es dem Absender oder dem von ihm im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten gestattet, der Zollbehandlung unterwegs beizuwohnen und auch die Zollgelder unmittelbar an das abfertigende Zollamt zu zahlen, sofern damit eine Befassung mit dem Gute selbst nicht verbunden ist.

Derjenige Auslandsverkehr, auf welchen das Internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet, und für welchen hinsichtlich der Verzollung durch Mittelspersonen keine Beschränkungen bestehen, wird hierdurch nicht berührt."

2. Zur Sicherstellung der Vorschriften in § 9 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen und in § 84 der Verkehrsordnung, dass der Frachtzuschlag für die Declaration des Interesses an der Lieferung 5 vom 1000 der declarirten Summe für je angefangene 200 km nicht übersteigen darf, infolge deren es für unzulässig zu erachten ist, bei eintretender Umkartirung den Frachtzuschlag für jede Kartirungsstrecke besonders zu berechnen, soll § 37, betreffend die „Berechnung der Fracht" folgenden, zur Erleichterung des Verständnisses seitens der Abfertigungsbeamten möglichst ausführlich gestalteten, Zusatz erhalten:

„Bei gebrochener Kartirung wird der auf 10 Pf. aufwärts aufzurundende Frachtzuschlag für die Declaration des Interesses an der Lieferung auf Grund der wirklichen, der Frachtberechnung für die einzelnen Strecken zu Grunde liegenden, im Frachtbriefe ersichtlich zu machenden Entfernungen (Tarifkilometer) ohne Aufrundung auf volle 200 km und ohne Mindestgebühr für Theilstrecken berechnet. Bei der letzten Umkartirung ist die Gesammtentfernung auf 200 km oder die nächste durch 200 ohne Rest theilbare Kilometerzahl aufzurunden. Von dem für diese Gesammtentfernung zu berechnenden Frachtzuschlage sind die für die Vorstrecken eingestellten Zuschläge in Abzug zu bringen, und ist der verbleibende Rest für die letzte Strecke anzusetzen. Auch ist, wenn der tarifmässige Mindestbetrag des Zuschlags nicht erreicht wird, für die letzte Kartirungsstrecke der an der Mindestgebühr fehlende Betrag zu berechnen.

Auf den Frachtkarten für die einzelnen Kartirungsstrecken ist die stattgehabte Berechnung des Frachtzuschlages in der Spalte „Bemerkungen" zu erläutern.

Für den internationalen Verkehr gilt diese Vorschrift nur insoweit, als nicht in den einzelnen Verkehren abweichende Festsetzungen getroffen sind."

Sodann wurden einheitliche, für alle Verbandsverwaltungen verbindliche, Vorschriften über die Abrechnungen über den Thierverkehr dahin beschlossen, dass diese Abrechnungen, getrennt von denen über den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, durch die Versandtbahn auf Grund des von der Empfangsbahn geprüften Versandtmateriales, aufgestellt werden sollen.

Ferner wurde die Kundmachung 2 vom 15. April 1887, enthaltend die „Dienstanweisung, betreffend die Beförderung von Ausstellungsgütern, für welche Frachtbegünstigungen in Anspruch genommen werden", durch Bestimmungen ergänzt, nach welchen für Gegenstände, die auf mehreren Ausstellungen hintereinander (sogen. Wanderausstellungen) ausgestellt waren und unverkauft geblieben sind, die Hälfte der für die Beförderung zu der ersten und den folgenden Ausstellungen, sowie für die Rückbeförderung zum Ursprungsorte erhobenen vollen tarifmässigen Fracht innerhalb bestimmter Frist zurückvergütet werden kann.

In Ergänzung eines früheren Beschlusses wurde beschlossen, auch fernerhin den Abschnitt B der 3. Ausgabe der Kundmachung 4, enthaltend ein „Alphabetisches Artikelverzeichniss zu Anlage B der Verkehrsordnung", käuflich an das Publicum zum Preise von 0·50 Mk. abzugeben.

Ein Antrag, welcher Bestimmungen zur Verhütung von Fahrgeldhinterziehungen seitens der Begleiter von Viehsendungen, wenn mehrere Personen auf Grund eines einzigen Beförderungsscheines reisen, bezweckte, wurde zur nochmaligen Verhandlung an den Ausschuss zurückverwiesen.

Endlich wurde die zur Erörterung gestellte Frage, ob nicht mit Rücksicht auf ein ergangenes Erkenntniss des Reichsgerichts zur Klarstellung, dass bei der Annahme der frachtfrei zu befördernden Kesselwagen kein Frachtgeschäft eingegangen und keine Haftung aus den Bestimmungen der Verkehrsordnung übernommen werden soll, es richtiger sei, die Abfertigung leerer Kesselwagen, soweit sie frachtfrei zu laufen haben, nicht wie in Kundmachung 19 bestimmt ist, auf Frachtbrief, sondern auf kartirtem Begleitschein vorzunehmen, im Hinblick auf den dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen vorliegenden Antrag der kgl. ungar. Staatsbahnen, die Frage der Privatkesselwagen-Behandlung als Vereinsangelegenheit zu bearbeiten, bis auf Weiteres vertagt.

Die nächste Hauptversammlung soll am 24. Mai 1894 zu Lindau stattfinden. („Z. d. V. D. E.-V.")

— (Beförderung frostempfindlicher Güter.) Im Verkehre zwischen Hamburg, Ludwigslust, Wittenberge, Spandau und Berlin werden vom 1. December 1893 bis 31. März 1894 versuchsweise frostempfindliche Güter, soweit solche als Eilgut aufgegeben werden, zur Beförderung in erwärmten Räumen der Packwagen zweier Eilgüterzüge übernommen.

Italien. (Linie Catanzaro-Sala-Settingiano.) Bezüglich dieser Strecke wird die Anwendung einer Zahnradbahn nach System Abt geplant wie bei Cuneo-Ventimiglia. — Die wichtige Bahnverbindung wird, wie wir der „Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" entnehmen, von Catanzaro-Küste bis nach der Meerenge Veraldi führen, mithin das Jonische mit dem Tyrhennischen Meere verbinden. In ihrem mittleren Theile hat sie ein schwieriges Bergland zu durchsetzen; während einerseits die Strecke von der Küste bis Catanzaro-Sala (auf 142 m Meeresböhe) im Betriebe und auf der tyrhennischen Seite die Strecke von S. Eufemia (29 m Meereshöbe) nach Settingiano

(auf 109 m) mit zwei zwischenliegenden höheren Punkten, getrennt durch eine Senkung im Bau ist, fehlt das Verbindungsstück. Auf diesem ist von Catanzaro-Sala bis Catanzaro-Stadt, welche in der Luftlinie 1 km von einander entfernt liegen, ein Höhenunterschied von 158 m zu bewältigen; eine Zickzacklinie würde sehr zeitraubend und wegen der Form der Geländer auch zu theuer ausfallen. Soll nun der gesetzlich vorgeschriebene Weg der Bahnlinie den Hauptort Catanzaro berühren, so würde die alsdann nothwendige Linie etwa 12,000.000 Lire kosten, welche sich unter Anwendung des Zahnradsystems auf rund 9,737.000 Lire stellen würde. Unter Umgehung von Catanzaro würde eine tiefer gelegene Linie, welche den Anforderungen des Verkehres nur zum geringen Theile entsprechen könnte, immer noch 6,240.000 L. erfordern. Zur Entscheidung über die Trasse ist daher eine eingehende Erwägung nothwendig.

— (Linie Parma—Spezia.) Der „Zeituug des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ entnehmen wir Nachstehendes über den Borgallo-Tunnel: „Dieser Tunnel, welcher den Hauptkamm des Appennin in einem durch Wasserläufe sehr schwierigen Gelände durchbricht, misst mit beiden Eingängen insgesammt 7·97 km für zwei Geleise und hat drei Krümmungen vou zusammen 383 m Länge und 1000 m Halbmesser. Im April 1883 begann auf der Seite nach Spezia die Ausbohrung, und zwar zunächst nach dem ursprünglichen Plan nur für ein Geleise, bis im November 1883 die Anschwellungen des Tarrodineflusses in den Kunstbau eintraten und die Arbeiten ernsthaft gefährdeten, so dass dieselben vorläufig ausgesetzt werden mussten. Dieser Stillstand dauerte bis Mai 1886, zu welcher Zeit das Kriegsministerium darauf drang, dass der Tunnel zweigeleisig ausgeführt werde, und dass zur Beschleunigung der Arbeiten in der Mitte der Tunnellänge ein Schacht anzulegen sei, von dem aus die mechanische Bohrung nach beiden Seiten hin zugleich mit dem Angriff von beiden Enden aus zu erfolgen habe. Im Juli 1886 wurden die Arbeiten wieder aufgenommen, und zwar mit Bohrung von beiden Euden her, während von der Anlage eines Schachtes abgesehen wurde. Die Fortschritte des Baues wurden erschwert einmal durch den Gebirgsdruck auf der Seite nach Parma, welcher ein sehr vorsichtiges und kräftiges Untermauern erfordert, dann aber trotz der Luftzuführung (gepresste Luft) auf der Seite nach Spezia durch die Ansammlung brennbarer Gase, sowie durch Wasseradern. Beides befindet sich in Spalten und Rissen der zu durchbohrenden eigenthümlichen Schichtung; während der Hauptrücken einen Grat aus Kalk-, bezw. Thonschiefer in sich hat, besteht dessen umfangreiche Bedeckung aus festen Thonarten, mehr oder minder kalkhaltig durchsetzt von einzelnen Sandnestern. — Anfangs April dieses Jahres verloren durch eine unvermuthet plötzliche Gasexplosion — welche diesmal nicht als „schlagendes Wetter“ zu bezeichnen war — 15 Arbeiter von 18 dort im Stollen Beschäftigten das Leben trotz Anwendung aller durch die Wissenschaft und Praxis beschafften Hilfsmittel. Nachdem nun am 30. Mai dieses Jahres der Tunnel durchgeschlagen worden, steht zu hoffen, dass die schwierige Vollendung des Ausbaues desselben noch im Laufe des Jahres sich wird bewerkstelligen lassen und gleichzeitig damit die Eröffnung der ganzen Linie Parma—Spezia erfolgt, da ja der Bau von Parma bis Borgotaro und von Spezia bis Guinadi längst fertiggestellt, bezw. im Betriebe ist.“

— (Localbahnen der Provinz Ferrara.) Die Provinzial-Verwaltung genehmigte die Vorschläge des bezüglichen Ausschusses, betreffend den Bau der drei Linien Pieve—Ferrara—Pontelagoscuro, Ferrara—Copparo und Migliarino—Portomaggiore.

— (Localbahn Mondovi—Villanova—Mondovi.) Das definitive Bauproject dieser Linie nebst Abzweigung zu den Kiesgruben, in der Gesammtlänge von 8·2 km, wurde der Regierung mit dem Antrage auf Concession zum Bau und Betrieb und auf eine Staatsbeihilfe von 3000 Lire per Kilometer für die Dauer von 70 Jahren vorgelegt. Auf dieser Bahn sind drei Stationen: Mondovi, Villanova und Cave, sowie die Haltestellen: Mondovi-Hilfsbahnhof, Baila, Bongiovanni und Frabosa Bossea projectirt. Die zwei Tender-Locomotiven sollen drei gekuppelte Achsen haben. Die Personenwagen, zwei gemischte I. und II. Classe und vier Wagen III. Classe, sollen nach amerikanischem Durchgangssystem gebaut werden. Die Kosten sind mit 484.000 Lire veranschlagt, wovon 147.000 Lire auf das rollende Material entfallen.

— (Linie Asti—Chivasso.) Diese 50·6 km lange Linie soll den Hafen von Genua, das Po- und das Aosta-Thal einander nähern. Ausser mehreren kleinen Kunstbauten von zusammen 352 m Länge, wären auf derselben drei Brücken über die Leona, über den Po und über den Canal Cavour, sowie drei Tunnels von Montechiaro 650 m, von Cocconalo 2·440 m und von Gran Mogol 180 m, erforderlich. Stationen wären 9 in Aussicht genommen: Serravalle d'Asti, Cossombrato, Montechiaro d'Asti, Montiglio, Cocconato, Brozolo, Brusasco, Lauriano und Castelborgone; weiters die Haltestellen: Sessant, Seltime, Colcavagno und Monte a da Po. Die Kosten würden 14,000,000 Lire betragen.

— (Linie Aulla—Lucca.) Die staatliche Bauleitung hat dem Ministerium die definitiven Projecte für die letzten drei Bauloose von Castelnuovo di Carfagnana—Piazza al Serchio—Minucciano—Molino di Ajola vorgelegt. Hiemit sind sämmtliche Vorarbeiten für die ganze Linie beendigt.

— (Eisenbahn Borgo S. Donnino-Gaiano.) Die staatstechnische Direction für die Eisenbahn Borgo S. Donnino-Gaiano hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten das Executiv-Project für diese Linie vorgelegt. Die Länge derselben beträgt 19.561·87 m, der Minimal-Curven-Radius 700 m, die Maximal-Steigung 9 pro mille. Die Kosten mit Ausnahme der Hauptstationen sind auf 5,500.000 L. veranschlagt. Mit den Hauptstatiouen erhöhen sich die Kosten auf 6,569.000 L.

— (Neuer Bahnhof in Florenz.) Dieser neue in grossem Style aufzuführende Bahnhof, welcher die neue Linie von Faenza—Florenz aufnehmen und einen grossen Theil des Güterverkehres des Bahnhofes Porta Prato bewältigen soll, wird den Namen S. Maria Novella tragen. Nach dem abgeschlossenen Vertrage übernimmt der Staat den Bau, welcher 6 Jahre in Anspruch nehmen wird.

— (Anschaffung von neuem rollenden Material.) Das Obere Comité der Eisenbahnen hat die beantragte Anschaffung von nachstehendem rollenden Material genehmigt: Mittelmeernetz: 34 Locomotiven, 15 Personenwagen I. Classe, 24 Personenwagen II. Classe, 21 gemischte Wagen I. und II. Classe, 68 Personenwagen III. Classe, 20 Gepäckswagen, 5 Stallwagen, 150 geschlossene Frachtwagen, 350 offene Frachtwagen, 7 niederbordige Frachtwagen und 10 Petroleumwagen; Adriatisches Netz: 10 Locomotiven, 11 Personenwagen II. Classe, 15 Gepäckswagen, 55 Lebensmittel-Transportwagen und 6 Stallwagen; Sicilisches Netz: 15 Locomotiven, 10 gemischte Wagen I. und II. Classe, 10 Personenwagen II. Classe, 30 Personenwagen III. Classe, 20 Gepäckswagen, 70 geschlossene Frachtwagen, 90 offene Frachtwagen, 150 niederbordige Frachtwagen und 6 Cisternenwagen.

— (Einnahmen der Sicilischen Eisenbahn.) Während des Monates Juli betrugen die Einnahmen der Sicilischen Eisenbahnen 712.455 L., wovon 620.399 L. auf das Haupt- und 92.056 L. auf das Secundärnetz entfallen. Das Netz hatte Ende Juli eine Länge von 999 km — Hauptnetz 609 km, Secundärnetz 390 km.

Australien. (Bahnen in Queensland.) Mit Ende Juni 1893 betrug die Länge aller Bahnen in Queensland 2373 engl. Meilen oder 3818 Kilometer, welche sich auf 8 Linien vertheilt, von denen die südliche Linie allein 1273 Meilen lang ist. Das in diesen Bahnen investirte Capital beträgt 16,230.490 £, d. i. 6839 £ per engl. Meile. Ausserdem wurden noch 620.554 £ für Vermessungen, Vorräthe etc. verausgabt und verbleibt von dem zur Ausgabe genehmigten Anlagecapitale noch ein nicht emittirter Betrag von 2,033.108 £. Die Bruttoeinnahmen aller Bahnen waren im letzten Finanzjahre um 29.859 £ niederer als im Vorjahre, hauptsächlich in Folge der gedrückten Handelsverhältnisse, theils aber auch wegen ungünstiger Ernteergebnisse im Lande. Der Personenverkehr hat gleichfalls eine um 30.000 £ geringere Einnahme ergeben. Auch der Verkehr mit gefrorenem Fleisch für den Export uach Europa hat sich in der letztverflossenen Periode nicht den Hoffnungen entsprechend entwickelt, trotzdem eine Anzahl speciell für diesen Zweck gebauter Wagen in den Verkehr gestellt worden sind. Man beabsichtigt nunmehr, durch Specialtarife diesen Verkehr zu belebeu uud sollen per 100 Pfund 11 Pence für 100 engl. Meilen und 33 Pence für 500 engl. Meilen zur Berechnung gelangen. Um die Ansiedlung in den der Krone gehörigen Districten zu erleichtern, werden die Käufer von solchen Grundstücken sammt ihren Familien und den für die Haus- und Arbeitseinrichtung erforderlichen Möbeln, Werkzeugen und Ackerbaugeräthen kostenlos auf den Bahneu zu ihrem neuen Wohnsitze befördert. Das zu 4 pCt. aufgenommene Anlagecapital der Bahnen erfordert jährlich den Betrag von 674.042 £ an Zinsen. Die Bruttoeinnahmen aller Linien betrugen im Geschäftsjahre 1892 1,022.677 £, die Ausgaben beliefen sich auf 638.889 £, somit verbleibt nur eine Reineinnahme von 383.788 £, welche der Zuschuss von 290.254 £ erfordert. Die Betriebsergebnisse der Bahnen des Mutterlandes Grossbritannien stellen sich im Vergleiche mit jener der Bahnen der einzelnen australischen Colonien folgendermassen:

	Bahnlänge engl. Meilen	Spurweite	Baukosten per engl. Meile	Erträgniss in Percent des Capitales	Erträgniss per Kopf der Einwohnerzahl		
			£		£	s	d
Vereinigtes Königreich	20.191	4′ 8½″	45.536	4·00	2	3	0
Queensland	2.373	3′ 6″	6.840	2·36	2	8	7
New South Wales	2.351	4′ 8½″	14.743	3·43	2	9	6
Victoria	2.903	5′ 3″	12.782	2·58	2	13	3
South Australia	1.660·5	3′ 6″ 5′ 3″	7.055	4·78	3	14	8
New Zealand	1.886	3′ 6″	7.812	3·05	1	15	4

[„Railway News."]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (December-Fahrplan auf der Donau und deren Nebenflüssen.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden im Monate December auf der Donau und deren Nebenflüssen nur mehr folgende Personenschiffahrten unterhalten:

a) Auf der Donau. In der Thalfahrt: Von Turn-Severin und Braila-Galatz: Dienstag 5 Uhr Früh; von Galatz nach Tultscha-Ismail: Sonntag, Mittwoch, Freitag 8 Uhr Früh; von Widdin nach Silistria: Mittwoch und Samstag 4 Uhr Nachts (intern bulgarisch). In der Bergfahrt: Von Galatz-Braila nach Turn-Severin: Samstag 9 Uhr Vormittags; von Ismail-Tultscha nach Galatz: Montag, Donnerstag, Samstag 10 Uhr Vormittags; von Silistria nach Widdin: Donnerstag und Sonntag 12 Uhr Mittags (intern bulgarisch).

b) Längs des serbischen Donauufers. In der Thalfahrt: Von Belgrad nach Dubrowitza: Dienstag, Mittwoch, Freitag, Samstag 7 Uhr Früh; von Belgrad nach Golubac: Mittwoch und Samstag 7 Uhr Früh. In der Bergfahrt: von Dubrowitza nach Belgrad: Sonntag, Dienstag, Donnerstag, Freitag 11 Uhr Vormittags; von Golubac nach Belgrad: Donnerstag und Sonntag 5 Uhr Früh.

Die Stationen Pancsova (Vorcontumaz) und Grotzka werden an obigen Tagen thal- und bergfahrend berührt; die Station Báziás hingegen wird thalfahrend nur Mittwoch, Samstag, bergfahrend nur Donnerstag, Sonntag berührt.

c) Auf der Save. In der Thalfahrt: Von Schabatz nach Belgrad: Sonntag, Dienstag, Donnerstag 7 Uhr Früh. In der Bergfahrt: Von Belgrad nach Schabatz: Montag, Mittwoch, Samstag 7 Uhr Früh.

Die Station Unka wird an obigen Tagen thal- und bergfahrend nach Bedarf berührt.

Für die Localfahrten im Budapester Rayon, zwischen Semlin-Belgrad-Pancsova und Braila-Galatz gelten die localen Verlautbarungen.

Schiffahrt-Unternehmung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. (Beschränkung der Fahrordnung während der Wintersaison.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Dampfer der Schiffahrt-Unternehmung der kön. ung. Staatsbahnen vom 20. d. M. angefangen die auf der Donaustrecke Vukovár-Ujvidék gelegenen Stationen: Vukovár város (Stadt), Futtak und Ujlak (Illok) nicht mehr berühren werden und der Verkehr mit diesen Stationen für die diesjährige Schiffahrtsaison eingestellt wurde.

Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rheine. (Abänderung.) Der Eingang von Artikel I, Ziffer 2, der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rheine (vom 3. September 1887) erhält mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1894 folgende Fassung: Die Flossführer sind verpflichtet, ihrem Floss einen Wahrschaunachen vorauszuschicken. Der Nachen soll wenigstens ¾ Stunden und höchsten 1½ Stunden vor dem Floss vorausfahren. Er darf einem zu Thal fahrenden Schiffe nicht angehängt werden. Wird das Floss durch ein Dampfschiff geschleppt, so soll der Wahrschaunachen eine aus 16 roth und weiss, sonst eine aus 16 roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 27. November bis zum 3. December.)

Adriatischer Dienst.

28. Novemb., um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän E. Radeglia, nach Venedig.
29. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Thetis", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschlues in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
30. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän S. Lucich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
30. „ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Craglietto, nach Venedig.
1. Decemb., um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosuizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Teretenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Casteluuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.
2. „ 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän E. Radeglia, nach Venedig.
3. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

28. Novemb., um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Niobe", Capitän G. Morovich, nach Smyrna, mit Berührung von Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Chios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.
29. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Aurora", Capitän T. Rassevich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Finme, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun und Kerasund.
1. Decemb., zu Mittag: Dampfer „Amphitrite", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Alexandrette, Mersina, Rhodus und Gallipoli. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
2. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Hungaria", Capitän R. Mayer, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi und Dardanellen. Ueberschiffung in Constantinopel nach Odessa, Ineboli, Samsun und Kerasund.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. „ zu Mittag: Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
21. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . . nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern an Stelle des bisherigen l. f. Commissärs bei der Actiengesellschaft „Bukowinaer Localbahnen" Carl Felix Krześniowski den k. k. Regierungsrath in Czernowitz Johann Fekete de Bélafalva mit den Functionen des l. f. Commissärs bei der genannten Bahngesellschaft betraut.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Nachtrag I zum directen Personentarif.

Mit 10. December 1893 tritt ein Nachtrag I zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn andererseits vom 1. Mai 1893 in Kraft, mit welchem directe Personenzugskarten III. Classe zwischen Niemes und Reichstadt einerseits und Stationen der k. k. pr. Böhmischen Nordbahn über Böhmisch-Leipa eingeführt werden.

Hiedurch wird das Ergänzungsblatt zu diesem Tarife vom 15. October 1893 aufgehoben.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 5 kr. erhältlich.

Wien, am 18. November 1893. [999]

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen, sowie Gera (Reuss), Preussische Staatsbahn.

Nachtrag I zum Tarife.

Zum Tarife vom 1. Jänner 1893 tritt am 15. December 1893, bezw. am Tage der Eröffnung des Betriebes der Strecken Waldheim—Rochlitz und Pirna—Grosscotta, der Nachtrag I in Kraft, der u. A. neue und abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Antonsthal, Connewitz, Dölau, Geringswalde, Grosscotta, Hartha b. Waldheim und Hetzdorf b. Oederan enthält.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen käuflich zu erhalten.

Dresden, am 20. November 1893. [1000]

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, den kgl. Ungar. Staatsbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Eperjes-Bartfelder Localbahn.

Ausgabe dss I. Nachtrages zur Fahrpreistabelle.

Zu der obbezeichneten vom 1. September 1893 giltigen Tarif- und Antheilstabelle tritt am 1. Jänner 1894 der Nachtrag I mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen;
2. Abänderung des Textes der ab Oderberg und Teschen nach Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen lautenden Fahrkarten;
3. Aufnahme neuer Verkehrsrelationen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnen erhältlich.

Budapest, am 18. November 1893. [1001]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.

Ermässigung für leer retourgehende Bierfässer.

Für die von den Stationen der Localbahn Mori-Arco-Riva a/G. leer retourgehenden Bierfässer wird bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894 eine 50percentige Ermässigung vom Stückgut-Frachtsatze unter der Bedingung gewährt, dass dem diesbezüglichen Frachtbriefe der Original-Frachtbrief für die im vollen Zustande die Bahn passirten Fässer beigegeben wird.

Bozen, am 24. November 1893. [1002]

Sonstige Nachrichten.

Fahrbegünstigung für die activen k. u. k. bezw. k. k. Staats- und Hofbediensteten. Die Plenarconferenz des Verbandes österreichischer Transportunternehmungen, betreffend die Gewährung von Fahrbegünstigungen an die Staats- und Hofbediensteten, hat in ihrer am 24. August d. J. stattgehabten Sitzung den mit 6. October 1893 in Wirksamkeit getretenen Beschluss gefasst, die bisherige Wahlfreiheit rücksichtlich der zu benützenden Wagenclasse dahin einzuschränken, dass den activen k. k. beziehungsweise den k. u. k. Staats- und Hofbeamten der oberen Rangsclassen bis zur VIII. Dienstclasse inclusive künftighin nach ihrer Wahl eine Fahrpreisermässigung nur für die I., beziehungsweise II., nicht aber auch für die III. Wagenclasse zugestanden wird, wogegen den Staats- und Hofbeamten der IX., X. und XI. Rangsclasse auch fernerhin nach ihrer Wahl die Inanspruchnahme der normalmässigen Fahrbegünstigung auch in der III. Wagenclasse gestattet sein soll. Diese vom k. k. Handelsministerium nach gepflogenem Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium gebilligte einschränkende Massnahme wird mit 1. Jänner 1894 bei allen dem genannten Verbande angehörigen Bahnverwaltungen zur Einführung gelangen.

Mit demselben Zeitpunkte wird — vorläufig nur auf den im Art. 1 sub A 1 des Normales über die den activen Staats- und Hofbediensteten auf den Linien der dem Verbande österr. Transportunternehmungen zugesicherte Fahr- und Frachtbegünstigung angeführten k. k. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen (mit Ausnahme der in demselben Art. 1 unter D 1 genannten Localbahnen) auch eine Aenderung in den der Ermittlung der begünstigten Fahrpreise zu Grunde zu legenden Einheitssätze in der Weise Platz greifen, dass den activen Staats- und Hofbeamten die Fahrt in der III. Wagenclasse des Personenzuges gegen Lösung von $1^1/_2$ Militärkarten, d. i. zum Einheitssatze von 0·9 kr. per Kilometer, die Benützung des Eilzuges in der III. Wagenclasse gegen Lösung von zwei Militärkarten, d. i. zum Einheitssatze von 1·2 kr. per Kilometer gestattet wird, wobei der Fahrpreis nach Myriametern und ohne Einhebung eines Stempelzuschlages berechnet wird; während bei Fahrten in der II. oder I. Wagenclasse die Normalgebühr für die nächst niedrigere Wagenclasse und die betreffende Zugskategorie in Anrechnung gebracht wird, so dass die sich hieraus ergebenden Einheitssätze, aus denen unter Anrechnung des Zonenzuschlages und der ärarischen Stempelgebühr die jeweilige begünstigte Fahrgebühr sich bildet, betragen werden: für Personenzug II. Classe 1·0 kr., I. Classe 2·0 kr. und für Schnellzug II. Classe 1·5 kr., I. Classe 3·0 kr. per Kilometer. Endlich hat die Direction der Kremsthalbahn-Gesellschaft die den in Uniform reisenden activen Hof- und Staatsbeamten auf ihren Linien bisher gewährte Begünstigung der Benützung der II. Classe mit einer ganzen Tourkarte III. Classe dahin ausgedehnt, dass dieselben ab 1. November 1893 diese Fahrpreisbegünstigung gegen Beibringung der amtlichen Legitimation bei allen Reisen in und ausser Dienst für ihre eigene Person, sowie im Falle ihrer Uebersiedlung anlässlich von Versetzungen auch für die Angehörigen ihres Haushaltes in Anspruch nehmen können.

[5. November Z. 55.672.]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Regie- und Materialgegenstände der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, sofern dieselben für deren Rechnung expedirt werden, und zwar:	1. Eilgüter, als:	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof	Oświęcim	Erscheinen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienstesstellen auf den Frachtdocumenten als Aufgeberin und Empfängerin	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		Die uebenstehenden Frachtsgünstigungen sind für Parteien unzugänglich.
			a) gewöhnliche							429				
			b) ermäseigte							195				
			c) besonders ermäesigte							193				
			2. Frachtgüter der Güterclassen, als						Verschieden		Verschieden			
			a) der Classe I							208				
			b) „ „ II							159				
			c) „ „ A							104				
			d) „ „ B							74				
			e) „ „ C							48				
			f) des Spec.-Tar. 1							77				
			g) „ „ „ 3							44				
			h) der Sperrigkeite-Classe							284				
					bezw. vice versa									
			3. Eisen und Stahl etc. der Positionen E6 und E7 der Güter-Classification des Theiles I vom 1. Jänner 1893, und zwar:	Wien Nordbahn-Donauferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof	Oświęcim					a) 89	b) 116			
			a) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen											
			b) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg											
					bezw. vice versa									
				Wien Nordbahn-Donauferbahnhof transito	Sternberg				a) 63·5	b) 81·4	a) 58·0	b) 75·1	a) 5·5	b) 6·3
					Olmütz				60·2	76·9	54·6	70·7	5·6	6·2
					Prossnitz				62·3	79·8	56·8	73·5	5·5	6·3
					bezw. vice versa									
				Oświęcim	Sternberg				58·5	74·6	52·9	68·4	5·6	6·2
					Olmütz				54·6	69·6	49·3	63·7	5·3	5·9
					Prossnitz				59·9	76·6	54·3	70·4	5·6	6·2
					bezw. vice versa									

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
			Regie- und Materialgegenstände der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, sofern dieselben für deren Rechnung expedirt werden, und zwar: 4. Eisen und Stahl etc. der Positionen E 6 und E 7 der Güterclassification des Theiles I vom 1. Jänner 1893, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen a) für Sendungen der Position E 6 b) für Sendungen der Position E 7	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof	Oswięcim	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Aufgeberin und Empfängerin	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. Versch.	kr. a) 74·0 b) 79·0	kr. Versch.	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			bezw. vice versa											
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Sternberg				a) 63·5 b) 63·5	48·4	51·7	a) 15·1	b) 11·8	
					Olmütz				60·2 60·2	45·6	48·7	14·6	11·5	
					Prossnitz				62·3 62·3	47·4	50·7	14·9	11·6	
			bezw. vice versa											
				Oswięcim	Sternberg				58·5 58·5	44·2	47·2	14·3	11·3	
					Olmütz				54·6 54·6	41·2	44·0	13·4	10·6	
					Prossnitz				59·9 59·9	45·4	48·5	14·5	11·4	
			bezw. vice versa											
			Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof	Oswięcim					Versch. 39·5	44·0		Versch. 10·4		
			bezw. vice versa											
			Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito		Sternberg				38·1	29·1		10·6		
					Olmütz				39·0	27·5		10·5		
					Prossnitz					28·5				
			bezw. vice versa											
			5. Holz des Special-Tarifes 2, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Oswięcim	Sternberg				37·4	26·6		10·8		
					Olmütz				35·9	24·9		11·0		
					Prossnitz				38·0	27·3		10·7		
			bezw. vice versa											

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Regie- und Materialgegenstände der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, sofern dieselben für deren Rechnung expedirt werden, und zwar:

Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Frachtbestimmungen. Erhebung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Aufgeberin und Empfängerin

Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894

Localtarif vom 1. Jänner 1893

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
			6. Eisenbahnschwellen, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der für den Transport beigestellten Wagen	Wien Nordbahn-Donaunferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof	Oswięcim				Verschieden	41·0	Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Wien Nordbahn-Donaunferbahnhof transito	Sternberg				32·8	26·1	6·7			
					Olmütz				31·7	24·5	7·2			
					Prossnitz				32·4	25·5	6·9			
				bezw. vice versa										
				Oswięcim	Sternberg				31·2	23·6	7·6			
					Olmütz				30·0	21 9	8·1			
					Prossnitz				31·6	24·3	7·3			
				bezw. vice versa										
			7. Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel (Locomotive, Tender u. Eisenbahnwagen), neue, auf eigenen Rädern rollend, als Frachtgut	Wien Nordbahn-Donaunferbahnhof transito	Oswięcim				92·2	54·7	37·5			
					Sternberg				60·4	48·5	11·9			
					Olmütz				56·7	47·8	8·9			
					Prossnitz				59·1	48·2	10·9			
				Olmütz transito (für Sendungen von Prag	Oswięcim				51·0	46·7	4·3			
			8. Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel, alte, bereits im Gebrauche gestandene, auf eigen. Rädern rollend, als Frachtgut											
										pr. Stück Mark				
			a) Locomotive	Wien Nordbahn-Donaunferbahnhof transito	Oswięcim					168·48				
			b) Tender							63·18				
			c) Personenwagen							42·12				
			d) Güterwagen							21·06				
			a) Locomotive		Sternberg					107·04				
			b) Tender							40·14				
			c) Personenwagen							26·76				
			d) Güterwagen							13·38				
			a) Locomotive		Olmütz					100·32				
			b) Tender							37·62				
			c) Personenwagen							25·08				
			d) Güterwagen							12·54				
				bezw. vice versa										
			a) Locomotive	Olmütz transito	Oswięcim					89·76				
			b) Tender							33·66				
			c) Personenwagen							22·44				
			d) Güterwagen							11·22				
				bezw. vice versa										

Im Kartirungswege

Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich

2121

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1.			1. Kalk, gebrannten, dann Düngemittel der Posit. D 15 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, bei Zahlung der Fracht für mindestens das Ladsgewicht der verwendeten Wagen	Troppau	Bennisch	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit		15·9 kr.	11·0 kr.	4·9 kr.			
2.			2. Mahlproducte u. Mehl aus Getreide u. Hülsenfrüchten, bei Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen						15·9	14·0	1·9			
3.			3. Getreide, Malz und Kartoffeln, bei Zahlung der Fracht für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bennisch	Troppau				15·9	14·0	1·9			
4.			4. Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Bier, Kaffee, Zucker, Petroleum, Reis, dann Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren aller Art der Positionen E 6 und E 7 der Güter-Classification des Tarif-Theilee I vom 1. Jänner 1893, bei Anlieferung in jeder Menge	Troppau	Bennisch				Verschieden		15·9			
5.	Schönstein	Mladetzko	5. Sand, bei Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen						Verschieden	10·7	8·9	1·8		
										8·7	6·9	1·8		

Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen

Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894

Localtarife

Im Kartirungswege

Fortlaufende Nr.	2122	2123	2124	2125	2126
Die Publication erfolgt: von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen				
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Schweissschlacken: Schlacken und Sinteln der Posit. 8—19 der Güter-Classification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Niederschlesischer Coaks	Mineralische Kohle und Coaks	Oberschleeische Kohle und Coaks	Güter des Specialtarifes III
für die Transportstrecke: von	Lipina-Carlshütte	Sämmtlichen Stationen dee directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine St.E.G. loco	Neurode; Wenzeslausgrube; Rubengrube; Möhlten; Mittelsteine St.E.G. loco	via Wildenschwert: Mittelwalde transit; Kalk-Podol; Prachovic; Kostelec-Vižec; Heřmanměstec; Cholтic; Přelouč; Pardubic St.E.G.	Königshan
nach	Trzynietz	Wien St.E.G. loco und transit (für Stationen der Südbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Eisenbahn Wien-Aspang)	Ottendorf loco via Mittelsteine		Oschatz
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Für das 3000 Tonnen übersteigende Quantum. Anfgahe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltnng der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	**Auflieferung eines Minimal-Quantums von 1000 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks hestehenden Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für Kohle hestehenden Tarifbestimmungen	Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifhestimmungen für Güter des Specialtarifes III
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende Decemher 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende Decemher 1894	Vom 1. Jänner 1894 his auf Widerrnf, längstens aber his Ende Decemher 1894	Vom 1. Decemher 1893 bis auf Weiteres, längst. aber hie Ende Decemher 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Tarif vom 1. Jänner 1889 und Ausnahmetarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft vom 1. März 1888	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889, resp. Localtarif der Oesterr.-Ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft Theil II, Heft 7 vom 1. März 1888	Directer Tarif vom 1. Jänner 1892	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verhandstarif, Theil II, Heft I
Frachtsatz per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden	Verschieden	Bestehen keine directen Frachtsätze	Besteht his jetzt kein directer Satz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	19·2 / 16·6 kr.			kr. 31·0; 40·1; 45·7; 47·7; 49·3; 50·5; 50·9	78 Markpfennige
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		7·9 kr. / 1·8 kr.	2·0 kr.		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Bahnämtlich beglaubigte, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche längstene bis Ende März 1895 vorzulegen sind	Auf den Reclamanten als Versender lautende, habnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1895 in Vorlage zu bringen sind	Original-Frachthriefe, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind und keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen	
Besondere Bemerkungen		Für das 3000 Tonnen übersteigende Quantum wird der Nachlaes von 1·8 kr. pro 100 kg nicht liquidirt		Die für Parduhic St.E.G. bestimmten Sendungen müssen in Pardubic von den Adressaten auch bezogen werden, resp. factisch vom Bahnhofe abgeführt werden	In dem Frachtsatze von 78 Markpfennige pro 100 kg ist der Zuschlag der Südnorddeutschen Verhindnngsbahn hereits enthalten

| 2128 | 2127 | Fortlaufende Nr. | | |

Bau-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen herzustellenden Vorortelinie der Wiener Stadtbahn ist die Ausführung von Unterbauarbeiten im Baulose 14 im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten in diesem 1624 m langen, von der Herrengasse in Weinhaus bis zum Krottenbache nächst der Neustiftgasse in Oberdöbling reichenden Lose betragen 1,043.979 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fach-Abtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung, Section Vorortelinie (XV. Bezirk, Bahnhofstrasse Nr. 1) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 19. December 1893, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer, alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im November 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Offert-Ausschreibung

auf

Hölzer für Bahnerhaltungs-Zwecke für die österr. Strecke.

Wir benöthigen für den österr. Streckentheil die nachfolgend verzeichneten Bahnerhaltungshölzer, welche wir im Offertwege in Theilquantitäten oder im Ganzen zu vergehen beabsichtigen, und zwar:

circa 41 m³ Balken, Bretter, Schwarten, Pfosten, Riegelhölzer aus Tannen- und Fichtenholz;
1600 Stück Einfriedungsstangen aus Tannen- und Fichtenholz;
1800 Stück Latten für Verdichtungen aus Tannen- und Fichtenholz;
30 Stück Zugschrauben-Schlagbäume aus Tannen- und Fichtenholz;
59 m³ Brückenträger, Pfosten, Bedielungspfosten, Rahmenleisten für Brücken aus Kieferholz;
9 m³ Schrankenständer, Ständer und Säulen, Polsterhölzer, Hectometerpflöcke aus Lärchenholz;
24 m³ Querträger, Säulen, Geländerholz, Sicherheitshölzer aus Eichenholz.

Die oben erwähnten Bahnerhaltungshölzer benöthigen wir für das Jahr 1894 und sind die darauf bezughabenden Offerte mit einem 50 kr.-Stempel versehen, gesiegelt und mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl 30.103/3354 A II“

bis längstens 22. December Mittags 12 Uhr bei unserem Secretariate (Budapest, Maria Valeria utcza 11) portofrei einzureichen.

Die Offertstellung hat sich entweder auf das ganze Lieferungsquantum oder auf Theile desselben, welche jedoch zumindest eine und dieselbe Holzgattung umfassen müssen, zu beziehen.

Im Offert ist der Preis per m³ und per Stück für jede Holzgattung einzeln franco einer unserer Stationen, sowie der kürzeste Lieferungstermin anzugeben, und soll dasselbe gleichzeitig die Erklärung enthalten, dass Offerent mit seinem Offerte bis 31. Jänner 1894 im Worte bleibt.

Wenn die Uebernahme ausnahmsweise nicht auf irgend einer Station der Kaschau-Oderberger Bahn stattfindet, so ist der Lieferant verpflichtet, die Diäten und Fahrspesen der übernehmenden Organe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu ersetzen.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. des Lieferungswerthes bei unserer Hauptcassa in Budapest zu deponiren. Dieses Vadium ist entweder im Baaren oder in cautionsfähigen Werthpapieren zu hinterlegen.

Verspätet oder ohne Vadium eingelangte Offerte oder solche, welche nicht den Offertbedingungen entsprechend ausgestellt und adjustirt sind, werden nicht berücksichtigt.

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn behält sich decidirt das Recht vor, zwischen den Offerenten ohne jede Rücksichtnahme auf die Preise und Bedingnisse frei wählen zu können.

Die allgemeinen und speciellen Lieferungshedingnisse, ferner das zur Offertstellung unbedingt zu benützende Offert-Formulare und das Dimensions-Verzeichniss, können hei unserer Material-Anschaffung in Budapest gegen Erlag von 50 kr. bezogen werden.

Budapest, am 16. November 1893.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 137. Wien, 30. November 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Stramberg zu einem Punkte zwischen den Stationen Hotzendorf und Frankstadt.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Wilhelm v. Lindheim die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Stramberg zu einem Punkte der Linie Kojetein—Bielitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zwischen den Stationen Hotzendorf und Frankstadt im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 8. November 1893. Z. 51.559.

Kundmachung des k. k. Statthalters für Niederösterreich vom 20. November 1893, betreffend Vorkehrungen zum Zwecke der Verhütung der Einschleppung und Verbreitung der Cholera im Wege der Flussschiffahrt und Flösserei auf dem niederösterreichischen Stromgebiete der Donau.

Zum Zwecke der Verhütung der Einschleppung und Verbreitung der Cholera im Wege der Flussschiffahrt und Flösserei auf dem niederösterreichischen Stromgebiete der Donau finde ich im Grunde des § 11 der Verordnung des hohen k. k. Ministeriums des Innern vom 30. September 1893 (R.-G.-Bl. Nr. 148*) anzuordnen, wie folgt:

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Für den Schiffahrts- und Flössereiverkehr auf der Donau haben bezüglich der Handhabung der sanitätspolizeilichen Massnahmen zur Verhütung der Einschleppung und Verbreitung der Cholera, sowohl in Hinsicht auf die sanitäre Beschaffenheit der Transportmittel, als auf die Beförderung von Personen, der von denselben mitgeführten, voraus oder nachgesendeten Reise- und Uebersiedlungs-Effecten, und in Hinsicht auf die aus sanitätspolizeilichen Rücksichten gewissen Verkehrsbeschränkungen jeweilig unterworfenen Gegenstände die im Eisenbahnverkehre giltigen Vorschriften analoge Anwendung zu finden.

Besondere Massnahmen.

§ 2.

Insbesondere obliegt dem Führer, bezw. dem Eigenthümer eines Fahrzeuges, die Aufrechterhaltung der grössten Reinlichkeit und Ordnung auf dem Fahrzeuge, die dauernde, sorgfältige Beobachtung des Gesundheitszustandes der auf demselben befindlichen Personen, mit besonderer Rücksicht auf choleraähnliche, mit häufigen Entleerungen und Erbrechen einhergehende Erkrankungen, die Vorsorge für sanitätsgemässe Unterbringung und Verpflegung der am Fahrzeuge befindlichen Personen, die stete Versorgung derselben mit gutem Trinkwasser, welches dem Flussgerinne unter keinen Umständen entnommen werden darf, die Bereithaltung der zur ersten Hilfeleistung

*) Verordnungs-Blatt Nr. 118.

im Falle des Auftretens einer choleraverdächtigen Erkrankung am Fahrzeuge nothwendigen Hilfsmittel und auf allen zur Personen-Beförderung bestimmten Schiffen eines Isolirraumes, die Haltung eines Vorrathes der zur Anwendung behördlich zugelassenen Desinfections-Mittel, insbesondere gebrannten ungelöschten Kalkes oder frischer Kalkmilch, sowie der zu ihrer Anwendung nöthigen Utensilien, darunter für Schiffe auch von rothem Reagenz-Papiere.

Ferner obliegt dem Führer, bezw. dem Eigenthümer eines Fahrzeuges vorzusorgen, dass der Magen- und Darm-Inhalt von mit Erkrankungen dieser Organe behafteten Personen nicht in das Wasser gelangen, sondern in ein undurchlässiges Gefäss, in welchem eine zur vollständigen Bedeckung der Dejecte hinreichende Menge von Kalkmilch oder sonstiger als wirksam anerkannten Desinfections-Flüssigkeit enthalten ist, aufgenommen werde.

Jedes Fahrzeug, welches einen Cholera-Verdächtigen oder Cholera-Kranken oder Cholera-Todten führt, hat eine gelbe Flagge aufzustecken und bis zum Zeitpunkte der vollendeten Desinfection und wiedererlangten Verkehrsfreiheit beizubehalten.

Im Falle der Erkrankung einer Person unter choleraverdächtigen Erscheinungen ist dieselbe sofort mit einer geeigneten Wartperson und den nothwendigen Pflegemitteln von allen anderen Personen am Fahrzeuge derart abzusondern, dass eine Krankheits-Uebertragung ausgeschlossen ist. Zu diesem Pflegedienste können auf Personen-Transportschiffen auch hiefür geeignete Leute der Bedienungsmannschaft verwendet werden.

Während dieser Krankenpflege sind die vorgeschriebenen Desinfections-Vorschriften genauestens zu handhaben.

Anlandungs-Stationen.

§ 3.

Die politische Bezirksbehörde hat auf jeder in ihrem Amtsbereiche gelegenen Anlandungs-Station einen Bediensteten zu bestellen und über die im Folgenden angeführten Obliegenheiten zu instruiren. Dieser Bedienstete ist verpflichtet, die von dem Führer eines Fahrzeuges zu erstattende Anzeige über eine choleraverdächtige Erkrankung oder einen verdächtigen Todesfall zu übernehmen und sofort im Wege der Ortsbehörde an die politische Behörde und an die nächste Krankenausschiffungs-Station zu leiten.

Anlandungsstellen, an welchen eine gute Trinkwasser-Versorgung möglich ist, sollen als solche durch eine Aufschriftstafel kenntlich gemacht und soll für den möglichst leichten Trink- und Nutzwasserbezug vorgesorgt sein, in welcher Beziehung die politische Bezirksbehörde gleichfalls das Erforderliche zu veranlassen hat.

Unter den Anlandungs-Stationen ist zwischen 1. gewöhnlichen Anlandungs-Stationen, 2. Kranken-Ausschiffungs-Stationen und 3. Schiffsrevisions-Stationen zu unterscheiden.

An den gewöhnlichen Anlandungsstellen dürfen Personen nur aus solchen Fahrzeugen ausgeschifft werden, auf welchen weder Cholera-Kranke, noch choleraverdächtige Personen, noch Cholera-Leichen vorhanden sind, wofür der Führer des Fahrzeuges verantwortlich ist.

Solche Personen sind, wenn sie aus Cholera-Gegenden zureisen, vor der Ausschiffung mit Namen, Beschäftigung und Herkunft unter Angabe des Reisezieles zu verzeichnen und der Gemeinde-Verwaltung des Anlandungsplatzes durch Vermittlung des Bediensteten desselben zur weiteren Veranlassung wegen fünftägiger sanitätspolizeilicher Observation überweisen zu lassen.

Die politischen Bezirksbehörden haben jene Anlandungs-Stationen, in welchen diese Massnahmen zur Ueberwachung des Verkehres in Cholera-Zeiten nicht verlässlich durchführbar sind, behufs eventueller Einleitung ihrer Sperrung der k. k. Statthalterei anzuzeigen.

Alle Gemeinden, in deren Gebiete Anlandungs-Stationen sich befinden, sind anzuweisen, dem Gesundheitszustande der daselbst das Land betretenden Personen die sorgfältigste Aufmerksamkeit zuzuwenden und hinsichtlich der aus Cholera-Gebieten zureisenden Personen die vorgeschriebene fünftägige sanitäre Beobachtung eintreten zu lassen.

Kranken-Ausschiffungs-Stationen.

§ 4.

Die folgenden Anlandungs-Stationen der Donau liegen in Gemeinden, in welchen Cholera-Kranke in entsprechende isolirte Pflege und ärztliche Behandlung übergeben werden können und werden als Kranken-Ausschiffungs-Stationen zu dienen haben und zwar:

Hainburg, Markt Fischamend, Wien (Praterquai), Korneuburg, Tulln, Stein, Melk, Ybbs.

Cholera-Kranke und vermöge der Art ihrer Erkrankung choleraverdächtige Personen dürfen nur in den vorgenannten Stationen ausgeschifft werden.

Die betreffende Gemeinde-Vorstehung (bezw. der Magistrat in Wien) ist vor der Ankunft des Fahrzeuges von einer früheren Anlandungsstelle aus im kürzesten Wege von der Ankunft des Cholera-Kranken oder -Verdächtigen zu verständigen und hat alle Vorkehrungen für den Transport und die Uebernahme desselben in isolirte Pflege unter sachverständiger (ärztlicher) Leitung zu treffen.

Dieser Transport hat unter aller die Hintanhaltung einer Krankheitsverschleppung verbürgenden Vorsicht zu erfolgen.

Will der Kranke aus einem triftigen, besonderen Grunde erst in einer späteren Ausschiffungs-Station ans Land gebracht werden, so ist zum Zwecke der ärztlichen Hilfeleistung und sanitären Ueberwachung der am Fahrzeuge befindlichen Personen womöglich ein schon früher im kürzesten Wege requirirter Arzt auf Kosten des Kranken auf das Fahrzeug aufzunehmen.

Die Leichen von Cholera-Kranken sind gleichfalls an der Kranken-Auslade-Station unter ärztlicher Ingerenz auszuschiffen.

Nach der Ausschiffung von Cholera-Kranken und Cholera-Verdächtigen, sowie Cholera-Todten ist das Fahr-

zeug mit gelber Flagge zur nächsten Schiffsrevisions-Station zu dirigiren, die zu avisiren ist und wo die weitere Revision und Desinfection stattfindet.

Die Gemeindevorstände der Kranken-Ausschiffungs-Stationen (in Wien der Magistrat) sind verpflichtet, von jedem Falle einer sich ergebenden Ausschiffung wegen Cholera-Verdacht sofort im kürzesten Wege, auf dem Lande womöglich telegrapsisch, sonst durch eigene Eilboten, die vorgesetzte politische Behörde zu verständigen, welche ungesäumt von dieser Meldung sowohl der k. k. niederösterreichischen Statthalterei als dem hohen k. k. Ministerium des Innern die telegraphische Anzeige zu erstatten hat. In Wien obliegt die gleiche unmittelbare Erstattung der Anzeige dem Wiener Magistrate.

Schiffsrevisions-Stationen.

§ 5.

Von den im § 4 bestimmten Ausschiffungs-Stationen werden die Stationen Hainburg, Wien, Praterquai und Ybbs, an welchen die räumlichen Verhältnisse eine Anhaltung der Fahrzeuge zum Zwecke der eingehenden sanitätspolizeilichen Revision der Fahrzeuge, der Personen, Reiseeffecten und Waaren, sowie eventuell zum Zwecke einer gründlichen Desinfection der Schiffe oder Flösse möglich machen, als Schiffsrevisions-Stationen eingerichtet werden, und zwar in erster Reihe Hainburg als Grenzrevisions-Station.

Bezüglich der Stationen Wien (Praterquai) und Ybbs sind die Vorkehrungen so zu treffen, dass deren Inbetriebsetzung ohne Aufschub nach Bedarf erfolgen kann.

In jeder dieser Schiffsrevisions-Stationen ist für einen besonderen Landungsplatz für inficirte und verdächtige Fahrzeuge vorzusorgen.

Ferner müssen isolirte Räume zur abgesonderten Unterbringung von Cholerakranken und Verdächtigen, Kranken-Transportmittel, ein Dampf-Desinfectionsapparat, sowie hinreichende Vorräthe der vorgeschriebenen Desinfectionsmittel, namentlich von gebranntem (ungelöschtem) Kalke und von Kalkmilch, rothes Reagenzpapier, dann Säcke zum Transporte von Kleidungs- und Wäschestücken zur Desinfection und zum Krankendienste vorhanden sein.

Als Vorstand der Schiffsrevisions-Station wird ein mit der Leitung des Dienstes und Ausübung der Polizeigewalt betrauter politischer Beamter bestellt und demselben ein Revisionsarzt nebst den nothwendigen Hilfsorganen beigegeben werden.

Auch wird diesen Organen ein geeignetes Dienstfahrzeug zur Verfügung gestellt werden.

Die Schiffsrevisions-Station ist durch eine weithin sichtbare Aufschriftstafel „Schiffsrevisions-Station“ und durch eine weisse Flagge neben der schwarzgelben Fahne kenntlich zu machen, und haben die oberwähnten Bestellten eine weisse Binde am linken Arme zu tragen.

Vorgang bei der Revision der Flussfahrzeuge.

§ 6.

Jedes Fahrzeug hat bei der Schiffsrevisions-Station zu halten. Der Führer des Fahrzeuges hat die Revision abzuwarten und hiezu alles Erforderliche bereitzuhalten.

Er ist verpflichtet, der Revisionscommission wahrheitsgemässe Auskunft zu geben.

Der Vorstand der Revisionsstation, bezw. das von demselben delegirte Organ und der Revisionsarzt begeben sich als Revisionscommission auf jedes Fahrzeug, wo das erstere an der Hand der vorzuweisenden, für Schiffe und Flösse vorgeschriebenen Documente das Fahrzeug zu revidiren, die Räume zum Behufe der Aufdeckung verbotswidriger Verhältnisse zu durchsuchen hat. Der Arzt hat den Gesundheitszustand der auf dem Fahrzeuge befindlichen Personen, den Zustand der Reiseeffecten, Waaren, Lagerstätten, sowie der sanitären Einrichtungen, insbesondere in Bezug auf Trinkwasservorrath, Reinlichkeit und Verpflegsverhältnisse, Unrathsbeseitigung, Abortverhältnisse, Vorkehrungen zur ersten Hilfeleistung zu prüfen.

Auch wenn sich kein Choleraverdacht ergibt, sind sanitäre Missstände zur Herstellung des vorgeschriebenen sanitären Zustandes des Fahrzeuges sofort abzustellen.

Das Bilgewasser im Schiffsraume ist bei jedem zur Revision gelangenden Schiffe mit Kalkmilch zu desinficiren, wenn das Bilgewasser nicht etwa noch in Folge einer an einer früheren Revisionsstation vorgenommenen Desinfection mit Kalkmilch stark alkalisch reagirt, was sich durch Blauwerden eines in das Bilgewasser eingetauchten Streifens von rothem Reagenzpapier kundgibt.

Ist die Reaction nur noch schwach oder tritt sie gar nicht ein, so ist neuerlich Kalkmilch unter gründlicher Vermischung bis zur stark alkalischen Reaction zuzusetzen.

Nach erfolgter Revision und Durchführung der Sanitätsvorkehrungen an der ersten Grenzrevisions-Station, welche von dem Fahrzeuge berührt wird, erhält der Führer des Fahrzeuges einen Revisionsschein, in welchem Name, Nummer, Eigenthümer, Führer des Fahrzeuges, dessen Herkunft und Bestimmungsort, dessen Stand an Angehörigen des Fahrzeuges (Mannschaft, Bedienstete) und an Fahrgästen, Tag und Stunde der Revision, der Revisionsbefund nebst den angeordneten und vollzogenen Vorkehrungen und in einer Anmerkung die in sanitätspolizeilicher Beziehung belangreichen, in Erfahrung gebrachten Angaben über die frühere Fahrt einzutragen sind.

Die Eintragung ist durch die Unterschrift der revidirenden Organe zu bestätigen.

In diesem Revisionsscheine hat der Führer des Fahrzeuges während der weiteren Fahrt stationsweise alle Aenderungen des Personalstandes durch Zu- und Abgang, sowie sanitäre Vorkommnisse genau vorzumerken, denselben bei der nächsten Revisionsstation vorzuweisen, wo derselbe insbesondere in Bezug auf die Uebereinstimmung der Zahl der am Fahrzeuge befindlichen Personen mit dem bei der letzten Revision nachgewiesenen Stande unter Berücksichtigung der vorgemerkten Veränderungen zu prüfen und der neuerliche Revisionsbefund beizusetzen ist, falls das Fahrzeug die zweite Revisionsstation nicht schon an demselben Tage passirt. In diesem Falle hat, wenn sich

nicht besondere Verdachtsgründe ergeben, eine neuerliche Revision nicht stattzufinden, und ist lediglich die Zeit der Durchfahrt vom Stationsvorstande der Schiffsrevisions-Station in dem Revisionsscheine zu bestätigen.

Fahrzeuge, welche an demselben Tage schon einer Revision unterzogen wurden, haben beim Anlegen an der neuen Revisionsstation, die sie blos passiren wollen, eine weisse Flagge zu hissen und sind ohne Verzug abzufertigen.

Um Erleichterungen ausser diesem Falle ist bei der k. k. niederösterr. Statthalterei anzusuchen, doch können dieselben nur solchen Fahrzeugen bewilligt werden, welche ausschliesslich einem regelmässigen, zur Zeit unverdächtigen Localverkehre dienen.

Vorgang im Cholera-Verdachtsfalle.

§ 7.

Fahrzeuge, welche mit choleraverdächtigen Kranken oder Todten anlangen oder mit solchen bei der Revision betroffen werden, haben an der bestimmten isolirten Landungsstelle, welche mittelst einer Aufschriftstafel und gelber Flagge kenntlich zu machen ist, anzulegen.

Hierauf hat die Commission (§ 6, Alinea 1) nebst den im § 6 vorgezeichneten Amtshandlungen folgende sanitätspolizeilichen Massnahmen vorzunehmen:

1. Ausschiffung der mit Kranken in keiner Gemeinschaft gewesenen, gesunden Fahrgäste und deren vorläufige abseitige Unterbringung.
2. Ausschiffung der mit Kranken in Gemeinschaft gewesenen, verdächtigen Fahrgäste und deren isolirte Unterbringung.
3. Ausschiffung der Kranken und Todten und isolirter Transport derselben ins Isolir-Krankenhaus.
4. Abgesonderte Ausladung der einer Beschmutzung mit Choleradejecten in keiner Weise verdächtigen Reiseeffecten.
5. Verpackung der durch Dampf zu desinficirenden Effecten in mit Desinfectionslösung durchtränkten Säcken, worauf deren isolirter Transport zur Desinfection erfolgt.
6. Sanitätspolizeiliche Revision der unverdächtigen Reisenden und ihres Gepäckes, welches eventuell der Desinfection zu unterziehen ist; Veranlassung der weiteren fünftägigen sanitätspolizeilichen Observation der abreisenden Unverdächtigen.
7. Zurückhaltung und wiederholte sanitätsärztliche Revision der ausgeschifften Verdächtigen, eventuell bis zur fünftägigen Dauer, Revision und eventuelle Desinfection ihres Gepäckes.
8. Gründliche Desinfection aller infectionsverdächtigen Gegenstände auf dem Fahrzeuge, des Isolirungsraumes, der Aborte, der möglicher Weise einer verdächtigen Verunreinigung ausgesetzt gewesenen Geräthe u. s. w., wobei die Verunreinigung des Flusswassers zu vermeiden ist, Desinfection des Bilgewassers der Schiffe mit Kalkmilch bis zur stark alkalischen Reaction an allen Stellen, nachträgliche Reinigung, Lüftung, Aussergebrauchsetzung durch sieben Tage.

Erst nach Verlauf dieser sieben Tage, wenn während derselben auf dem Fahrzeuge weder eine Erkrankung noch ein nicht behobener Verdacht einer solchen sich ergeben hat, darf der Revisionsschein, welcher dem verdächtigen Fahrzeuge bei seiner Anlandung sofort abzunehmen ist, wieder ausgefolgt oder ihm, falls das Fahrzeug bisher einen solchen Schein nicht gehabt hätte, ein neuer ertheilt werden.

Hinsichtlich der Kranken, verdächtigen, sowie der sich ausschiffenden unverdächtigen Angehörigen des Fahrzeuges, welche während des Verweilens des letzteren in der Schiffsrevisions-Station in keine weitere Beziehung zu demselben gelangen, ist derselbe Vorgang zu beobachten, welcher in den analogen Fällen hinsichtlich der Fahrgäste vorgezeichnet ist.

Jene Angehörigen des Fahrzeuges, welche auf demselben weiter verwendet und untergebracht werden, sind auf demselben unter ärztliche Ueberwachung bei täglicher ärztlicher Untersuchung ihres Gesundheitszustandes zu stellen, vom persönlichen, nicht überwachten Verkehre mit Personen am Lande fernzuhalten und zum freien Verkehre erst zuzulassen, wenn nach vollzogener Desinfection am Fahrzeuge fünf Tage ohne verdächtige Störung ihrer Gesundheit verflossen sind.

Hinsichtlich der genauen diagnostischen Sicherstellung der verdächtigen Erkrankungs- und Todesfälle mit Hilfe der Bacteriologie, der Erstattung der vorgeschriebenen Anzeigen und Berichte, der Erforschung der Ansteckungsquelle und der sich hieraus etwa ergebenden Amtshandlungen, hinsichtlich der strengsten Handhabung aller sanitätspolizeilichen und hygienischen Vorkehrungen gelten die allgemeinen Vorschriften.

Strafbestimmungen.

§ 8.

Uebertretungen dieser Verordnung sind, insoweit sie nicht unter das allgemeine Strafgesetz fallen, nach der Ministerial-Verordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, zu ahnden.

Wirksamkeitstermin.

§ 9.

Die Eröffnung und Sperrung von Anlandungs-, Kranken-Ausschiffungs- und Schiffsrevisions-Stationen, sowie der Beginn und die Dauer der vorgezeichneten Ueberwachung des Verkehres von Fahrzeugen auf der Donau wird von der k. k. niederösterr. Statthalterei jeweilig besonders kundgemacht werden.

Wien, am 20. November 1893.

Beilage.

Revisions-Schein.

des Fahrzeuges

Benennung

Nr.

Eigenthümer (Unternehmung)

Leiter

Herkunft

Bestimmungsort

Schiffsrevisions- (Ausschiffungs-, Anlandungs-) Stationen	Bewegung des Personenstandes des Fahrzeuges				Revisions-			Anmerkung	Unterschrift der Revisions-Organe
	Anzahl von Personen		Stand an						
	im Abgange	im Zuwachse	Angehörigen desselben	Fahrgästen	Tag und Stunde	Befnnd	Massnahmen		

Inland.

Parlamentarisches.

In der 243. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. November ist Gegenstand der Tagesordnung der Bericht des Budget-Ausschusses betreffend die Unterstützung der Handelsmarine.

Abg. Borčić beklagt, dass von Seite des Staates bisher so wenig für die Hebung der Handelsmarine geschehen sei. Man habe von Seite des Staates den Uebergang von Holzschiffen zu Eisenschiffen, von Segelschiffen zu Dampfern ausser Acht gelassen und so sei es dahin gekommen, dass die ganze Küstenschiffahrt heute fast ausschliesslich von Segelschiffen besorgt werde. Die durch den früheren Herrn Handelsminister Marquis Bacquehem einzelnen Rhedern gewährten Staatsunterstützungen seien nicht genügend gewesen; ebenso seien alle anderen Seitens der Regierung zur Hebung der Handelsmarine bis jetzt unternommenen Schritte nicht ausreichend. Man müsse sich auch fragen, ob das gegenwärtige Gesetz zur Hebung der Handelsmarine beitragen könne. Die nun zur Lösung vorliegende Aufgabe bezeichnet Redner als eine doppelte. Es handle sich erstens darum, eine neue und kräftige, dem Ansehen und der Grösse des österreichischen Staates sowie den Bedürfnissen unseres Handels entsprechende freie Schiffahrt zu schaffen. In zweiter Linie aber müsse Vorsorge dafür getroffen werden, dass ein Fortbestehen der Segelschiffahrt ermöglicht werde. Nach Ansicht des Redners werde diese doppelte Aufgabe durch die Regierungsvorlage nur theilweise gelöst. Die in der Regierungsvorlage enthaltene Ermuthigung zum Baue von Segelschiffen werde nicht die nothwendige Transformation der freien Handelsmarine im modernen Geiste herbeiführen. Und doch wäre eine solche auch im Interesse der Kriegsmarine von höchster Wichtigkeit, da dieselbe durch einen Park von grossen Dampfern auf eine erhebliche Reserve zählen könnte. Die neuen Schiffe müssten aus Eisen gebaut und von grossem Tonnengehalte sein. Die in der Vorlage ins Auge gefasste gemischte Art aus Holz nnd Eisen habe sich bisher nicht bewährt. Redner ist mit der Form und dem Ausmasse der Subventionen nicht einverstanden. Der vorgeschlagene Betriebszuschuss sei nur eine temporäre Begünstignng für das in dem Schiffe investirte Capital und schaffe eine künstliche Concurrenz zwischen gleichwerthigen Schiffen. Um unsere Handelsmarine auf eine feste Basis zu stellen, müsste zu der Initiative des Staates die private Energie hinzutreten. Das Capital des Inlandes sollte mehr Vertrauen in die maritimen Unternehmungen setzen. Auch die Eisenbahnen der Monarchie müssten derart eingerichtet werden, dass ihre Anlage den Interessen der Schiffahrt Rechnung trägt. Redner spricht schliesslich den Wunsch nach einer Reform des Consularwesens aus und tritt für die Herabsetzung der Consular- und Hafengebühren sowie für die Errichtung einer Invalidencasse für Seeleute ein.

Abg. von Burgstaller erklärt, einen Antrag auf Abänderung der Vorlage unterlassen zu wolleu, um das sofortige Zustandekommen des Gesetzes nicht zu verzögern. Doch betrachtet er die Reform der gegenwärtigen Hafen- und Consulargebühren als eine natürliche Ergänzung des in Behandlung stehenden Gesetzes und verweist diesfalls auf das energische Vorgehen der ungarischen Regierung in der Regelung der bezüglichen Verhältnisse in Fiume. Redner beantragt die Annahme folgender Resolution: „Die k. k. Regierung wird aufgefordert: 1. Vorsorge zu treffen, damit im geeigneten Wege die Reform der bestehenden Consulartarife ehemöglichst erfolge; 2. dem Reichsrathe eine Gesetzesvorlage betreffend die Abänderung der bestehenden Hafengebühren ehethunlichst vorzulegen."

Diese Resolution wird genügend unterstützt und steht in Berathung.

Abg. Biankini bespricht in längerer Ausführung die desolate Lage der dalmatinischen Handelsschiffahrt und spricht sich für die Hebung der Küstenschiffahrt und eine Staatssubvention für die Schiffahrt auf kurze Entfernungen aus. Redner beantragt eine diesbezügliche Resolution.

Abg. Ritter von Stalitz erklärt, für das Eingehen in die Specialdebatte stimmen zu wollen.

Abg. Spinčić bespricht die missliche Lage der istrianischen Handelsschiffahrt und macht auf die Bemühungen des Landtages zur Hebung der Cahotage wie auf die zur Sanirung der istrianischen Handelsmarine hinzielenden Bestrebungen und auf diesbezügliche, immer und immer erfolglos gebliebene Petitionen aufmerksam. Insbesondere sei Alles, was im Gesetzwege geschehen sei, nie zum Vortheile der istrianischen Schiffahrt, am allerwenigsten aber zu Gunsten der Küstenschiffahrt im Quarnero gewesen. Für Istrien sei die Handelsschiffahrt fast die einzige Quelle des Lebensunterhaltes. In dem kleinen Dänemark sei schon vor zwanzig Jahren mehr geschehen für die Handels-

marine als jetzt in Oesterreich. Und heute habe es fast den Anschein, als geschehe nur deshalb etwas für die Handelsmarine, um sie eventuell für den Kriegsfall zur Verfügung der Kriegsmarine zu haben. Redner wird für die Vorlage stimmen, aber nur deshalb, weil er hofft, dass in Zukunft auch ausgiebiger für die Handelsschiffahrt gesorgt werden wird. Redner kritisirt schliesslich einige Details der Vorlage, insbesondere die Bestimmung betreffend den Reisezuschuss für kleine Küstenfahrer.

Die k. k. Regierung hat dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf vorgelegt, durch welchen sie ermächtigt werden soll, ihre Einwilligung zu geben, dass die hosnisch-herzegowinische Landesverwaltung zum Zwecke der Fortsetzung der normalspurigen Eisenbahn Vinkovce-Brčka von der Station Gunja in Slavonien mit Ueberbrückung der Save bis nach Brčka in Bosnien behufs Bestreitung der Kosten des auf Bosnien entfallenden Theiles dieses Eisenbahnbaues ein Darlehen bis zum Maximalbetrage von 400.000 fl. aufnehme.

In der Begründung dieser Vorlage wird ausgeführt, dass für die Herstellung einer Save-Brücke bei Brčka nicht nur wirthschaftliche Interessen des nordöstlichen Theiles von Bosnien sprechen, sondern eine neuerliche stabile Verbindung Bosniens mit der Monarchie auch im politischen und militärischen Interesse gelegen sei. Die Gesammtkosten der Save-Ueberbrückung, sowie die Fortführung der 2·5 km langen Eisenbahnstrecke wurden auf 800.000 fl. berechnet. Es wurde vorbehaltlich der Zustimmung der hiezu berufenen legislativen Körperschaften ein Uebereinkommen dahin getroffen, dass von den Gesammtkosten der Bahnfortsetzung inclus. der Brücke per 880.000 fl. die bosnische Verwaltung den Betrag von 400.000 fl. übernimmt, wogegen ihr eine bestimmte Antheilnahme an den Betriebseinnahmen der Bahn, u. zw. fünf Zwölftel des Erträgnisses der Strecke Gunja—Brčka, zugesichert wird, während für den Rest der Baukosten Ungarn und die Vinkovce—Brčkaer Localeisenbahn-Gesellschaft aufzukommen haben. Gleichzeitig wurde vereinbart, dass die Save-Brücke das ausschliessliche Eigenthum der ungarischen Reichshälfte und der bosnischen Verwaltung bildet und der Bahn-Gesellschaft nur das Recht der Benützung dieser Brücke für den Eisenbahnbetrieb auf die Dauer der Concession zusteht.

Die zur Deckung des von den obbezifferten Gesammtkosten auf Bosnien entfallenden Antheiles von 400.000 fl. nothwendige Geldsumme soll im Wege eines Darlehens beschafft werden.

Die Verzinsung und Tilgung dieses Anlehens soll aus den Landeseinnahmen Bosniens erfolgen. Nachdem jedoch der der hosnischen Verwaltung zukommende Antheil am Reinerträgnisse der zu erbauenden Bahn voraussichtlich schon in kürzester Zeit hinreichen wird, um das Erforderniss für die Zinsen und die Amortisations-Raten der Capitalschuld vollkommen zu decken, so steht eine nennenswerthe Belastung der hosnischen Landesfinanzen aus dem vorliegenden Anlasse nicht zu befürchten. Es ist vielmehr anzunehmen, dass die Rückzahlung des Darlehens in einer verhältnissmässig nicht langen Zeit ohne Schwierigkeiten wird erfolgen können, ähnlich, wie auch das für den Bau der Eisenbahn Doboj—Siminhan auf Grund des Gesetzes vom 25. April 1885 contrahirte Darlehen per 1,000.000 fl. innerhalb acht Jahren bereits bis auf einen Rest von nur 150.000 fl. aus den eigenen Einnahmen des Landes ohne Schwierigkeiten zurückgezahlt werden konnte.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Linie Aussig—Bilin: Sicherungsanlage in Türmitz.) In der Station Türmitz wird eine Central-Signal- und Weichensicherungsanlage errichtet. [16. October, Z. 54.167.]

— (Linie Aussig—Komotau: Signal-Telegraphen- und Telephon-Anlage in Aussig.) Längs der Elbe-Schleppbahn in Aussig wird eine Signal-Telegraphen- und Telephon-Anlage hergestellt. [16. October, Z. 46.992.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Ladeprofil in der Station Kreibitz-Teichstadt.) In der Station Kreibitz-Teichstadt wird ein eisernes, combinirtes Ladeprofil aufgestellt. [3. November, Z. 58.346.)

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Verstärkung der Eisenconstruction der Rohlaubach-Brücke.) Das Project für die Verstärkung der Eisenconstruction der Rohlaubach-Brücke in km 188·145 der Strecke Carlsbad—Chodau wurde genehmigt. [19. October, Z. 55.179.]

— (Herstellung von Nebengebäuden.) Bei den Wohnhäusern Nr. C 245 und 252 in der Station Kladno, ferner bei den Wächterhäusern Nr. 2, 35, 36, 44, 81, 104, 106, 113, 115, 152, 161, 180, 214, 249, 261 und 277 werden Nebengebäude errichtet. [29. October, Z. 57.212.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Lichtraum- und Tunnelprofile und Normalien für Tunnels- und Lademasse auf den Linien Kapfenberg—Seebach-Au und Murthalbahn.) Die Lichtraum- und Tunnelprofile, sowie die Normalien für Tunnels- und Lademasse auf den Localbahnen Kapfenberg-Seebach-Au und Murthalbahn wurden genehmigt. [19. November, Z. 55.352.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes den Ausbau der bosnischen Bahnen betreffend.) Der kgl. ungar. Ministerpräsident hat dem Abgeordnetenhause in seiner am 23. November 1893 abgehaltenen Sitzung den Gesetzentwurf, den Ausbau der hosnischen Eisenbahnen betreffend, zur Genehmigung vorgelegt.

Derselbe lautet:

§ 1. Die ungarische Regierung wird ermächtigt, ihre Zustimmung zu ertheilen, dass die Landesregierung von Bosnien und der Herzegowina behufs Fortsetzung der Vinkovce-Brčkaer normalspurigen Bahn von der Station Gunja bis Brčka, mit Ueberbrückung der Save, für den auf Bosnien entfallenden Theil der Baukosten im Maximum ein Darlehen von 400.000 fl. aufnehmen könne. Aus dem Reingewinn des neugebauten Theiles der Gunja-Brčkaer Bahn ist die auf Bosnien entfallende Quote als Einnahme von Bosnien und der Herzegowina zu verrechnen.

§ 2. Die Zinsen des im § 1 dieses Gesetzes erwähnten Anlehens sind alljährlich aus den Einnahmen von Bosnien und der Herzegowina zu decken. Die Tilgungsrate ist ebenfalls zu Lasten von Bosnien und der Herzegowina zu erheben. Daneben bleiben die Bestimmungen des § 2 des G.-A. XXII: 1892, bezüglich der Zinsenvertheilung und Tilgung der aus den gemeinsamen Activen entnommenen Anleihen zum Aushau der Zenica-Serajewoer, der Metkovic-Serajewoer, der Janjici-Bugojnoer Eisenbahn, sowie der Dolni-Vakuf-Jajceer Flügelbahn unverändert aufrecht, und wird lediglich zur Ergänzung der Bestimmungen des erwähnten Gesetzesparagraphen bestimmt, dass die reinen Betriebsüberschüsse der erwähnten Bahnen insolange zu Tilgungszwecken zu verwenden sind, bis nicht der nach Deckung der regelmässigen Verwaltungsauslagen und der erwähnten Anlehenszinsen etwa noch verbleibende Rest im Sinne des G.-A. XIII: 1885 zur Bedeckung der Anlehenszinsen der Baukosten für die Doboj-Siminhaner und der Gunja-Brčkaer Bahn in Anspruch genommen werden wird. Nach Ausgleich der Baukosten ist der eventuelle Ueberschuss der Einnahmen von Bosnien und der Herzegowina zur Tilgung der aus den gemeinsamen Activen entnommenen Anlehen zu verwenden.

§ 3. Dieses Gesetz tritt unter der Bedingung mit dem Tage der Publication ins Leben, dass die entsprechenden Bestimmungen in den übrigen Königreichen und Ländern Sr. Majestät Gesetzeskraft erlangen und gleichzeitig mit diesem Gesetze publicirt werden. Mit der Durchführung wird das Ministerium betraut.

Muránythalbahn, d. i. die Linie Pelsöcz-Nagy-Röcze—Murány. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 21. November fand unter Führung des Ministerial-Secretärs des kgl. ungar. Handelsministeriums Árpád Papp und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie der Anrainer die technisch-polizeiliche Begehung der Muránythalbahn, d. i. der von der Station Pelsöcz der im Betriebe der kgl. ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Bánréve-Dobsina (Flügelbahn der Linie Fülck-Miskolcz der kgl. ungar. Staatsbahnen) ausgehenden, im Bereiche der Comitate Gömör und Hont das Muránythal verfolgende, über Nagy-Röcze bis Murány führenden 42 km langen normalspurigen Localbahn Pelsöcz-Murány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17, 21 und 49 ex 1893) statt. Ueber das von der Commission verfasste Begehungs-Protokoll, in welchem der Bau-

zustand und die Einrichtung der neuen Linie als durchaus entsprechend bezeichnet ist, ertheilt der Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des öffentlichen Betriebes. Ausser der gemeinsamen und Ausgangsstation Pelsöcz sind als Stationen für den Gesammtverkehr Nagy-Röcze und die Endstation Murány, als Haltestellen und vorläufig für den Personen- und Wagenladungs-Güterverkehr Licze-Gicze, Jolsva und Hirsnyowicze, schliesslich als Wasserstationen Jolsva und Murány eingerichtet.

Localbahn Szarvas-Orosháza-Mezöhegyes und deren Flügelbahn Szörhalom — Kis-Szenas — Kondoros. (Technisch-politische Begehung.) Am 21. November fand unter Führung des Sectionsrathes Ludwig Menger des königl. ung. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, des Directionsrathes der Békes-Csanáder Localbahn als Concessionärin und Erbauerin der neuen Linien, sowie der Anrainer die technisch-polizeiliche Begehung der 72·2 km langen Localbahn Szarvas-Orosháza-Mezöhegyes und der von ihrer Station Szörhalom über Kis-Szenas ausgehenden bis Kondoros führenden 8·8 km langen Flügelbahn (vergl. Nr. 49 ex 1893) statt. — Die Hauptlinie Szarvas-Orosháza-Mezöhegyes zweigt von der Endstation Szarvas der Flügelbahn Mezö-Tur der Linie Budapest-Arad-Tövis ab, verbindet diese in der Station Orosháza mit der Linie Nagyvárad (Grosswardein)-Eszik-Villány der königl. ungar. Staatshahnen und die beiden Vorgenannten in der Station Mezöhegyes mit den Linien Szeged-Arad der vereinigten Arader und Csanader Localbahnen.

Theilweise Aufhebung der aus Anlass der Cholera-Epidemie verfügten, den Verkehr auf ungarischen Eisenbahnen und Schiffen beschränkenden Präventiv-Massregeln. (Erlass des königl. ungarischen Handelsministers.) Der königl. ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Minister des Innern aus Anlass der Abnahme der Cholera-Epidemie an die von Preventiv-Massregeln betroffenen Municipien, sowie die Verwaltungen der Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmungen gerichteten Erlass erfliessen lassen, in welchem hezüglich einer Anzahl nicht mehr verseuchter Comitats- und Städte-Municipien die bisher noch aufrecht bestandenen, den Verkehr beschränkenden Präventiv-Massregeln aufgehoben werden. Als seuchenfrei werden die Comitate Bereg, Szolnok-Doboka, Szatmár, Szabolcz, Kolozs (Klausenhurg), Jász-Nagy-Kun-Szolnok, Ugocsa und Brassó (Kronstadt) und die Stadt-Municipien von Szatmár-Németi und Szeged erklärt. Bezüglich der Comitate Marmaros, Ung.-Zemplin, Torontál und Bács-Bodrogh, sowie der Stadt-Municipien von Kolozsvár (Klausenburg) und Brassó (Kronstadt) bleiben die seinerzeit mit Erlass des kgl. ungar. Handelsministers, Z. 70.752 ex 1893, angeordneten Präventiv-Massregeln und auch die für die öffentlichen Verkehrsanstalten damit verbundenen Beschränkungen bis auf Weiteres in Kraft.

Ausland.

Preusseu. (Beförderung und Behandlung der Stückgutsendungen.) In letzter Zeit sich mehrende Klagen über Beförderung und Behandlung der Stückgutsendungen haben dem kgl. preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Anlass gegeben, den kgl. Eisenhahn-Directionen eine sorgfältige Pflege des Stückguttransportes wiederholt zur Pflicht zu machen. Das Bestreben muss unablässie darauf gerichtet sein, in den Verwaltungseinrichtungen zur Annahme, Beförderung und Ablieferung der Stückgüter den wachsenden Verkehrsbedürfnissen zu entsprechen. Auch ist streng darauf zu halten, dass mit den Frachtstücken sowohl auf den Güterböden wie bei der Verladung am Zuge umsichtig und sorgsam verfahren werde.

— (Lieferfrist bei gewöhnlichem Frachtgut.) Der Abs. 7 des § 63 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands hat zu Zweifeln darüber Anlass gegeben, ob die Lieferfrist bei gewöhnlichem Frachtgut sich für Sonn- oder Festtage, die auf den Tag der Auflieferung der Güter folgen, sich um je 24 Stunden für jeden auf den Tag der Auflieferung folgenden Sonn- oder Festtag oder um nur einmal 24 Stunden verlängert. Das kgl. preussische Ministerium für öffentliche Arbeiten hat im Einvernehmen mit dem kais. deutschen Reichseisenbahnamte entschieden, dass die letztere Auffassung die richtige ist.

Braunschweig. (Schliessung der Station Nienhagen a. N. für den Viehverkehr.) Am 1. Jänner 1894 wird der Viehverkehr von und nach der Station Nienhagen a. N. der braunschweigischen Landeseisenbahn gänzlich aufgehoben; vom gleichen Tage werden Gütersendungen nach dieser Station nur frankirt, von derselben nur unfrankirt und in beiden Richtungen nur ohne Nachnahmebelastung zur Beförderung angenommen.

Bayern. (Unterstellung der Localbahn Forchheim—Höchstadt a. A.) Die Localbahn Forchheim—Höchstadt a. A. der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen ist am 16. November dem kgl. Oberbahnamte Bamberg unterstellt worden.

Schweiz. (Fristerstreckung zur Einreichung der Vorlagen für die Strassenbahn Zürich—Fluntern.) Der Bundesrath bat die im Art. 5 der Concession für elektrische Strassenbahnen in der Stadt Zürich vom 29. März 1893 festgesetzte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen finanziellen und tecbnischen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, für die eine dieser Linien, die elektrische Zürichbergbahn (Strassenbahn Zürich—Fluntern), bis 29. März 1894 verlängert.

— (Umrechnung der österr. Gulden- in Frankenwährung.) Das Werthverbältniss der österr. Gulden- zur Frankenwährung für die österr.-schweizerischen Grenzstationen ist ab 14. November bis auf Weiteres mit 1 Gulden = 1·9789 Franken festgesetzt worden.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate December 1893.) Im Monate December werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	December
Fiume	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna, Nizza, Marseille	„Szápáry"	3
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Manrizio, Genua, Marseille	„Tisza"	4
„	Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Báthori"	10
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna, Nizza, Marseille	„Buda"	10
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genna, Marseille	„Tibor"	11
„	Malta[1]), Syracus, Catania, Messina, Triest	„Carola"	14
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Adria"	17
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Manrizio, Genua, Marseille	„Jókai"	18
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Arpád"	24
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genua, Marseille	„B. Kemény"	25
„	Barcelona, Valencia	„Szent László"	25
„	Malta[1]) Syracus, Catania, Messina, Triest	„Carola"	28
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Szápáry"	30
Fiume	Liverpool	„Algerian"	1—10
„	London	„Zaire"	5—15
„	Hull, Newcastle o/T	„Mourino"	5—15
„	Liverpool	„Saragossa" (Cunard Line)	5—15
„	New-York	„Britannia" (Anchor Line)	10—20
„	Rouen		15—25
„	(Algier[2]), Glasgow	„Mátyás király"	21—31
„	Hull, Newcastle o/T	„Rosario"	21—31
„	Liverpool	„Aleppo" (Cunard Line)	21—31
„	Gibraltar[2]), Rouen	„Rákoczy"	21—31
„	London	„Durham"	21—31
„	Liverpool	„Egyptian"	21—31
„	Grimsby, Leith		21—31
„	(Tanger[2]), Bordeaux	„Nagy Lajos"	25/XII—5/I
„	Rotterdam, Antwerpen	„Zichy"	25/XII—5/I
„	Hamburg	„Venezia"	30/XII—10/I

Von:	Nach:	Dampfer	December
Marseille, Genua, Neapel, Messina (Riposto[3]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Adria“	2
Malta, Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola“	4
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Jókai“	5
Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[3]), Catania, Bari	Trieet, Fiume	„Árpád“	9
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„B. Kemény“	12
Marseille, Genua, Neapel, Messina (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Szápáry“	16
Malta, Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carolu“	18
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Tisza“	19
Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[3]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Budu“	23
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Tibor“	26
Marseille, Genua, Neapel, Messina, (Riposto[3]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Adria“	30
Antwerpen	Triest, Fiume	„Széchényi“	1—10
Liverpool	„ „	„Arabian“	1—10
London	„ „	„Sultana“	5—15
Liverpool	Fiume, Triest	„Aleppo“ (Cunard Line)	5—15
Hamburg	Triest, Fiume	„Venezia“	10—20
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Palermo“	10—20
Rouen	„ „	„Andrássy“	15—25
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa“ (Cunard Line)	21—31
London	Triest, Fiume	„Winestead“	21—31
Hull, Newcastle o/T.	„ „	„Salerno“	21—31
Glasgow	„ „	„Baross“	21—21
Bordeaux	„ „	„Kálman Király“	21—31
Liverpool	„ „	„Alsatian“	21—31
Newcastle o/T.	„ „	„Petőfi“	21—31
Rouen	„ „	„Zrinyi“	21—31

[1]) Directe Fahrkarten und Ladescheine mit unmittelbarer Umschiffung in Malta nach Tunis, Biserta, Tripolis, Gerbah, Gabes, Sfax, Mehdia, Monastir, Susa und den Algierischen Küstenplätzen.

[2]) Falls acht Tage vor Abfahrt dee Dampfers keine Ladungen nach Algier, Tanger oder Gibraltur angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlaseen.

[3]) Bedingungsweise Berührung.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann, Wien,** I., Zelinkagasse 2. — **Budapest,** Franz Josef-Platz 6.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationale Fahrplan-Conferenz. Die internationale Fahrplan-Conferenz für den Sommerdienst 1894 findet am 13. und 14. December 1893 in München unter Vorsitz der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen statt. Das k. k. Handelsministerium entsendet als seinen Vertreter zu dieser Conferenz den Inspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen und Referenten in Fahrplan-Angelegenheiten, kaiserl. Rath Eduard Seling. [Z. 59.365.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (IV. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 25. November herausgegebene IV. Stück der Neu-Ausgabe des Anzeigeblatt enthält unter

Nr. 469: Bekanntmachung des kgl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 17. November 1893, betreffend die Gestattung der Einfuhr von lebenden Schweinen aus den Contumazanstalten Steinbruch, Biala und Wiener-Neustadt nach dem Schlachthause in Leisnig.

— (Inhalt des V. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 28. November herausgegebene V. Stück der Neu-Ausgabe des Anzeigeblatt enthält unter

Nr. 470: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 17. November 1893, Z. 1228, betreffend die Abänderung des für die allwöchentliche thierärztliche Untersuchung der zur Einfuhr über die Eintrittsstation Ziegenhals bestimmten Pferde, festgesetzten Tages.

Nr. 471: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 24. November 1893, Z. 15.482, betreffend die Wiedergestattung der Ein- und Durchfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Comitate Syrmien, bezw. aus ganz Croatien-Slavonien nach und durch Krain.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Statistik über die Dauer der Schienen, Erhebungsjahre 1879/90.) Vorbezeichnete Statistik ist von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Literatur.

„Die elektrischen Einrichtungen der Eisenbahnen.“ Eine Anleitung zum Selbststudium der Telegraphen-, Telephon- und elektrischen Signal-Einrichtungen von A. Prosch, R. Bauer und O. Wehr. Mit 275 Abbildungen. Wien, Pest und Leipzig. A. Hartleben's Verlag. 1893.

Das uns vorliegende, 30 Bogen starke Werk verdankt seine Entstehung dem immer dichter werdenden Verkehre auf den Eisenbahnen und der daraus sich ergebenden zwingenden Nothwendigkeit die Sicherheitsvorkehrungen intensiver zu gestalten und die gegenseitige Verständigung auf weite Entfernungen zu erleichtern.

Zweck dieses Buches ist es, die Kenntniss aller elektrischen Einrichtungen der Eisenbahnen den mit denselben manipulirenden Bahnorganen zu vermitteln, es ist aber auch für den Laien, welche an den Eisenbahnen und ihren Einrichtungen naturgemäss ein Interesse haben, von grossem Werthe.

Dieses Werk, welches sich durch einfache, klare Darstellung, zweckmässige Sichtung des Materiales, sowie durch äusserst systematische Anordnung unter Ausscheidung alles überflüssigen Ballastes auszeichnet, wird es Jedermann umsomehr ermöglichen, sich mit den behandelten Gegenständen vertraut zu machen, als theoretische Vorkenntnisse nicht vorausgesetzt werden, und zahlreiche, gut ausgeführte Illustrationen den Text in bester Weise ergänzen.

Das Werk zerfällt in fünf Hauptabtheilungen, welche folgende Gegenstände behandeln.

I. die Grundgesetze der magnetischen und elektrischen Erscheinungen;
II. die Telegraphie;
III. die elektrischen Eisenbahnsignale;
IV. die Telephonie oder das Fernsprechwesen;
V. die Behandlung der Einrichtungen und das Aufsuchen und Beheben von Fehlern.

Neu und eigenartig ist die Einleitung zu den elektrischen Eisenbahnsignalen, welche durch Vorführung der Grundformen für den elektrischen Antrieb der Signale, das Verständniss der später beschriebenen Einrichtungen in bester Weise anbahnt.

Cesondere Beachtung verdienen die Capitel über die elektrische Blocksignalisirung, die elektrischen Central- und Intercommunicationssignale, sowie über die Telephonie, da selbe bisher in keinem der dieselben Zwecke verfolgenden Werke in so eingehender und systematischer Weise behandelt werden.

Das Werk hält mehr, als der Titel verspricht, indem es den gesammten Stoff umfassend, immer das Principielle im Auge haltend, als Nachschlagebuch benützt, über jeden verlangten einschlägigen Gegenstand in einfacher Weise verlässliche Auskunft gibt.

Es kann somit dieses Werk, welches von der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahneu mit dem Erlasse vom 8. Juli 1893, Nr. 84.460 (Circular Nr. 75 im 28. Stück des Verordnungs- und Anzeigeblattes) als Prüfungsbehelf für die Telegraphenprüfung approbirt und in das Verzeichniss der Prüfungsbehelfe als vorgeschriebene Prüfungsbehelfe an Stelle zweier anderer Werke aufgenommeu wurde, all' Denjenigen, welche sich dem Eisenbahndienste widmen, und allen Jenen, welche den elektrischen Einrichtungen der Eisenbahnen Interesse entgegenbringen, umsomehr empfohlen werden, als der Preis dieses gediegenen Werkes sich in elegantem Einbande auf nur fl. 3.30 = 6 Mk. = 8 Frcs. stellt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Tarifnachtrages V.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 gelangt der Nachtrag V zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält anderweitige Tarifirung des Artikels Malz, die Einbeziehung der Station Bolechów der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den Tarif für Getreide etc., Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl etc., dann Oelsaaten etc. und Malz, Ergänzungen, bezw. Aenderungen der Cursdifferenzen und Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifbestimmungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 24. November 1893. [1003]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr.

Aufhebung der directen Tarife für Görlitz S. St. E.

Die Station Görlitz der kgl. Sächsischen Staatsbahnen scheidet mit 15. Jänner 1894 aus Heft 1 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes aus und wird in den Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 2, durch den Nachtrag II einbezogen.

Für den Verkehr zwischen Görlitz (Sächsische Staatseisenbahnen) und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen werden bei dem Umstande, dass im Verkehre mit diesen Stationen keine oder nur wenige Sendungen befördert wurden, directe Frachtsätze in den erwähnten Nachtrag II nicht übernommen; die directen Verkehrsbeziehungen mit diesen Stationen werden vielmehr gelöst.

Wien, am 27. November 1893. [1004]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Strecke).

Nachtrag III zum Local-Personentarif.

Zu dem vom 1. October 1890 für die ungar. Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn giltigen Local-Personen- und Gepäckstarife tritt am 1. Jänner 1894 der Nachtrag III in Kraft, mit welchem, unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen allgemeinen Bestimmungen, für die Beförderung von Personen-, Reisegepäck und Hunden neue geänderte Bestimmungen zur Einführung gelangen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Budapest, Maria Valeriagasse 11, erhältlich.

Budapest, am 23. November 1893. [1005]

Kremsthalbahn.

Richtigstellung der Güterclassification.

In dem mit 1. November 1893 in Wirksamkeit getretenen Gütertarif. Theil II, ist auf Seite 12 die für den Artikel „Heu und Stroh" bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 5000 kg angegebene Classification vom Ausnahmetarife II auf Classe B abzuändern.

Linz, am 27. November 1893. [1006]

Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn

als betriebführende Verwaltung der **Localbahn Časlau-Zawratetz - Třemosnitz, Königshan - Schatzlar. Reichenberg-Gablonz und Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.**

Zusamenstellung von Frachtbegünstigungen.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf gelangt eine Zusammenstellung jener Frachtbegünstigungen für einzelne Artikel und Relationen, welche auf den Linien der Localbahnen Časlau-Zawratetz-Třemosnitz, Časlau - Močowitz, Königshan-Schatzlar, Reichenberg - Gablonz und Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha in Kraft bestehen, zur Einführung.

Exemplare derselben sind um den Preis von 10 kr. per Stück bei der unterzeichneten Verwaltung zu beziehen.

Wien, am 29. November 1893. [1007]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages XI zum Heft Nr. 1.

Mit 20. November 1893 ist zum Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandstarife vom 15. September 1890 der Nachtrag XI zu Heft 1 in Kraft getreten, welcher bei den betheiligten Stationen, sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit erliegt.

Dieser Nachtrag ist zum Preise von 0·10 Mk. bei der kgl. General - Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 23. November 1893. [1008]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VIII zu Heft Nr. 3.

Mit 15. December 1893 tritt zum Hefte Nr. 3 des Rheinisch-Westphälisch-Sächsischen Verbandstarifes vom 20. Juni 1890 der Nachtrag VIII in Kraft, welcher in der Station Reichenberg, sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·10 Mk. erhältlich.

Wien, am 23. November 1893. [1009]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge V zu den Heften Nr. 1 und 2.

Mit 20. November 1893 traten die Nachträge V zu Heft 1 vom 1. Jänner 1891 und zum Hefte 2 vom 15. August 1891 zum Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarif in Kraft.

Dieselben erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht auf.

Der Nachtrag V zum Hefte 1 ist zum Preise von 0·05 Mk. und zum Hefte 2 zum Preise von 0·10 Mk. bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 23. November 1893. [1010]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. (Aufhebung von Frachtrückvergütungen.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 werden die in Art. 9 der Beförderungs-Bestimmungen des Tarifs vom 15. April 1893 (nach Hafenplätzen der Levante) und im Art. 15 des Tarifes vom 1. Jänner 1892 (nach Stationen der orientalischen und bulgarischen Eisenbahnen) festgesetzten Frachtrückvergütungen aus den Seefrachtantheilen der Deutschen Levante-Linie für Stückgutsendungen und Sendungen der Wagenladungsclasse (18 bezw. 16) für Güter aller Art nicht mehr gewährt und die Vergütungen für Sendungen der übrigen Wagenladungsclassen, mit Ausnahme derjenigen der Classen 5—9 und von Zucker, auf die Hälfte herabgesetzt.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Nachträge V zu den Heften 1 und 2.) Am 20. d. M. sind die Nachträge V zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifes in Kraft getreten.

Diese Nachträge enthalten neue Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Specialtarife I und II nach den wichtigeren Hafen- und Küstenstationen der Nord- nnd Ostsee.

Die bestehenden Ausnahmefrachtsätze für eiserne Dampfkessel n. s. w. zur überseeischen Ausfuhr werden aufgehoben.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Gütertarif Theil II.) Mit Giltigkeit vom 20. December 1893 alten (1. Jänner 1894 neuen) Stils wird die im dritten Nachtrage zum deutsch-russischen Gütertarif Theil II zu § 16 auf Seite 4 unter Absatz II enthaltene Bestimmung über die Weitersendung der in Königsberg über Wirballen eingetroffenen russischen Getreidesendungen nach Pillau aufgehoben. Anderweite bezügliche Bestimmnngen wird die Ostpreussische Südbahn in ihren Localtarif aufnehmen.

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag IX.) Durch den am 1. December 1893 in Kraft tretenden Tarifnachtrag IX werden der Kilometerzeiger, sowie der Ausnahmetarif 2 für Holz abgeändert und ergänzt; ferner wird der Ausnahmetarif 2 für Steine mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1894 ab aufgehoben und der Tarifnachtrag VIII berichtigt.

Englisch-Bayerischer Gütertarif (Theil II, vom 1. December 1893.) Der neue Tariftheil II für den Englisch-Bayerischen Güterverkehr tritt mit 1. December 1893 in Wirksamkeit. Durch den neuen Theil II werden die Bestimmungen des Bayerisch-Belgisch-Englischen Tariftheils II vom 15. Mai 1891, sowie die Bestimmungen und Frachtsätze für London und Harwich im Bayerisch-Belgisch-Englischen Gütertarif vom 1. Juni 1883 (sammt Nachträgen) ausser Kraft gesetzt. Insoweit die neuen Tarife (Theil I und Theil II) für den Verkehr mit England Frachterhöhungen im Gefolge haben, bleiben die derzeitigen Bestimmungen und Frachtsätze noch bis zum 15. Jänner 1894 in Giltigkeit. Ganz besonders wird noch aufmerksam gemacht, dass mit dem neuen Theil I für die Englisch-Deutschen Eisenbahnverbände auch ein neues Frachtbrief-Formular zur Einführung gelangt, und dass für Sendungen nach und von England der internationale Frachtbrief nicht verwendet werden darf.

Berlin-Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1892. (Tarifentfernungen für Berlin-Centralmarkthalle.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1894 werden die Tarifentfernnngen für Berlin-Centralmarkthalle um je 7 km erhöht.

Kilometerzeiger für die kgl. Bayerischen Staatsbahnen vom Jahre 1883. (Einführung des VIII. Nachtrages.) Zu obenbezeichnetem Kilometerzeiger ist der VIII. Nachtrag erschienen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Frachtermässigung für Viehtransporte.) Die seitherige Frachtermässigung von 25 pCt. für die Beförderung von Rindvieh und von 50 pCt. für die Beförderung von Schafen und Ziegen von sämmtlichen in der Provinz Schlesien gelegenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach den in den Kreisen Tarnowitz, Tost-Gleiwitz, Zabrze, Beuthen O.-S., Kattowitz und Pless gelegenen Stationen wird unter der Voraussetzung, dass die Grenze für die genannten Viehgattungen noch fernerhin gesperrt bleibt, bis Ende December 1894 verlängert.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Ausnahmefrachtsätze für Petroleum und Naphta.) Für die Beförderung von Petroleum und Naphta in Wagenladungen von Ludwigshafen nach Kehl und einigen anderen badischen Stationen treten am 1. December 1893 ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Kundmachung

betreffend die

allgemeine Ausschreibung der Lieferung von 402.000 Stück Salzsäcken aus Jutestoff.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen beabsichtigt für die Zeit vom 1. Februar 1894 bis Ende Juli 1894 die Lieferung von 402.000 Stück Salzsäcken aus Jutestoff im Wege der allgemeinen öffentlichen Concurrenz sicherzustellen und erlässt zur Einbringung schriftlicher Offerte hiemit die öffentliche Aufforderung. Von obigem Lieferungsqnantum werden monatlich 67.000 Stück benöthigt.

Es steht dem Offerenten frei, sich entweder nm das ganze ausgeschriebene Quantum oder nur um einen Theil desselben zu bewerben; dagegen behält sich die k. k. General-Direction vor, auch weniger, als das ausgeschriebene Quantum zu vergeben oder die Lieferung an mehrere Offerenten zu übertragen, sowie ihr auch das Recht znsteht, sämmtliche Anbote zurückzuweisen und die Lieferung auf beliebigem Wege zu vergeben. Die bezüglichen allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse können im Oekonomate der General-Direction Wien (XV., Schönbrunnerstrasse 6, Mezzanin) unentgeltlich behoben werden. In dem Offerte ist der Preis in ö. W., Noten per Stück in Schrift und Ziffern franco aller Fracht und Spesen loco Materialmagazin Wien, Westbhf., gestellt, sowie der Umstand anzugeben, ob der Offerent auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder bloss auf einen aliquoten Theil desselben offerirt.

Bei Ueberreichung des Offertes ist jedoch gesondert vom Offerte, im Sinne des Artikels 4 der allgemeinen Bedingnisse ein Vadium im Betrage von 5% des Werthes des offerirten Gesammt-, bezw. Theilquantums, bei der Hauptcasse der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu erlegen.

Das Offert, sowie die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse sind vom Offerenten unter Anführung der Adresse eigenhändig zu unterschreiben, mit einer Stempelmarke von 50 kr. per Bogen zu versehen und versiegelt nebst den Mustersäcken beim Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien (XV. Bezirk, Schönbrunnerstrasse 6, Parterre) bis längstens 15. December 1893, 12 Uhr Mittags mit der Anfschrift „Offert zur Lieferung von Salzsäcken“ einzureichen.

Offerte, welche den vorbenannten Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im December 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2129	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Refactie-Tabelle I

für den Frachtgüterverkehr **Wien-Ungarn** oder **vice versa**, giltig vom 1. December 1893 bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1894.

Von oder nach **Wien**-Staatsbahnhof loco, Nordbahnhof loco, Nordwestbahnhof loco, Westbahnhof loco und transit (für Stationen von **Wien** bis **Salzburg, Passau** und **Simbach**, dann von **Klein-Reifling** (exclusive) bis **Amstetten** und **St. Valentin**), **Wien** Südbahnhof (Matzleinsdorf) loco, Wien-Aspangbahnhof loco, Wien-Donaupunibahnhof der k. k. österr. Staatsbahnen, dann **Stadlau** loco, **Floridsdorf-Donaufeld** loco und **Nussdorf** loco.

a.

Nach oder von **Budapest**-Westbahnhof, Budapest-Lipótváros, Budapest-Josefstadt, Budapest-Franzstadt, Budapest-Hauptzollamt, Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest-Hauptstädtische Communal-Lagerhäuser, Budapest-Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát, Budapest-Südbahnhof, **Promontor, Budafok, Tétény** und **Palota**.

Refactie in Kreuzern ö. W. pro 100 Kilogramm	
Vom Frachtsatze der Classe I	20
Für Güter der Classe A bei Aufgabe von 8000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen vom Frachtsatze der Classe A	5
Bei Gütern der Classe A, B und C in Quantitäten unter 5000 Kilogramm pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	47
Für Bleiwaaren, ordinäre (Pos. B 26 der Güter-Classification); Farbwaaren (Pos. F 6 der Güter-Classification); Fette, als: Butter, Gänsefett und Rindschmalz; Glaserkitt; Käse; Kerzen aller Art; Kleber und Kleister; Leder, auch Imitationsleder (Kunstleder), unverpackt oder verschnürt; Pelzabfälle und Pelzhadern; Schuhwichse; Seife, gemeine, nicht parfümirte, verpackt; Sulfat (schwefelsaures Natron) und Weinstein (Pos. W 15 der Güter-Classification) bei Aufgabe von 8000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen vom Frachtsatze der Classe II	62

b.

Nach oder von den Stationen der königl. ungar. Staats-Eisenbahnen und deren am linken Donauufer liegenden Anschlussbahnen, sowie nach **Kaschau** (K.U St.B. und K.O.B.) [exclusive der sub a) angeführten Stationen, ferner der Stationen von **Dunakesz** bis **Marchegg**, von **Dévény-Ujfalu** bis **Szakolcza**, von **Dévénytó** bis **Stomfa**, von **Galánta** bis **Zsolna**, von **Galgócz-Lipótvár** bis **Pozsony**, von **Nagy-Szombat** bis **Szered**, von **Récse** bis **Szöllös**, von **Tepla-Trencsén-Teplicz** bis **Vlarapass**, von **Tótmegyer** bis **Nagy-Bélicz**, von **Esztergom-Nána** bis **Balassa-Gyarmat**, von **Csata** bis **Léva**, von **Budaörs** bis **Bruck a. L.**, von **Györ** bis **Gyanafalva**, von **Kis-Czell** bis **Székesfehérvar**, von **Bátaszék** bis **Dombovar-Zákány-Zágráb-Fiume**, von **Dráva-Szarvas** bis **Üszög-Pinczehely**, von **Kukujevci-Erdövég** bis **Vinkovce-Brod-Sziszek** und von letzterer Linie südlich abzweigenden Seitenlinien, endlich der Stationen von **Lónyabánya** bis **Ruttka**, die Stationen der Flügel- und Seitenlinien inbegriffen, und der übrigen Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn].

Refactie in Kreuzern ö. W. pro 100 Kilogramm	
Vom Frachtsatze der Classe I	15
Bei Gütern der Classe A, B und C in Quantitäten unter 5000 Kilogramm pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	42
Für Bleiwaaren, ordinäre (Pos. B 26 der Güter-Classification); Farbwaaren (Pos. F 6 der Güter-Classification); Fette, als: Butter, Gänsefett und Rindschmalz; Glaserkitt; Käse; Kerzen aller Art; Kleber und Kleister; Leder, auch Imitationsleder (Kunstleder), unverpackt oder verschnürt; Pelzabfälle und Pelzhadern; Schuhwichse; Seife, gemeine, nicht parfümirte, verpackt; Sulfat (schwefelsaures Natron) und Weinstein (Pos. W 15 der Güter-Classification) bei Aufgabe von 8000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen vom Frachtsatze der Classe II	57

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Liquidirung der vorstehend sub a) und b) angeführten Refactien, welche von den bestehenden officiellen Frachtsätzen gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufnahme-Scheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate (resp. in den Fällen 2 d) und e) auch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Für die während der Zeitdauer vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 expedirten Quantitäten werden nur in dem Falle die Refactien liquidirt, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 ein **dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung** als expedirt nachgewiesen wird, wie in der oberwähnten Winterperiode.

Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Refactien liquidirt werden, sind rücksichtlich der in der Zeit vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 expedirten Sendungen spätestens bis Ende Mai 1894 und rücksichtlich der in der Zeit vom 1. März bis Ende November 1894 expedirten Sendungen spätestens bis Ende April 1895 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt. Die auf Sendungen von Ungarn nach Oesterreich bezüglichen Fracht-Documente sind bei der Direction der kgl. Ungar. Staats-Eisenbahnen in Budapest und die Fracht-Documente über die Sendungen von Oesterreich nach Ungarn bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

2. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Sendungen unter 50 Kilogramm pro Frachtbrief.

b) Lebende Thiere, frische Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, ferner feuergefährliche und explosive Güter, beladene und leere Möbelwagen.

c) Sendungen, welche an Dienstesstellen der betheiligten Bahnverwaltungen adressirt sind.

d) Alle Güter, für welche **ermässigte** Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahme-Tarifsätze bestehen, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahme-Tarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze nach Abzug der in der gegenwärtigen Tabelle angeführten Refactien resultiren, werden die eventuellen Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufnahme-Scheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten, noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.)

e) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbands-Tarife abgefertigt werden. Solche Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufnahme-Scheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten, auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.

3. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2 d) und e) vorzulegenden Orig.-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg			

2130

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Refactie-Tabelle II

für den Frachtgüterverkehr zwischen **österreichischen** und **ungarischen Stationen**, giltig vom 1. December 1893 bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1894.

Von den österr. Stationen des österr.-ungar. Verbandstarifes (Theil II — Heft 1), sowie dazwischen liegenden Stationen.

a)

Nach **Budapest-Westbahnhof**, Budapest-Lipótváros, Budapest-Josefstadt, Budapest-Franzstadt, Budapest-Hanptzollamt, Budapest-Donaunfer-Frachtenbahnhof, Budapest-Hanptstädt. Communal-Lagerhänser, Budapest-Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát, Budapest-Südbahnhof, **Promontor, Budafok, Tétény** und **Palota**

oder **vice versa**

Refactie in Krenzern ö. W. pro 100 Kilogramm	
Vom Frachtsatze der Classe I	20
Für Güter der Classe A bei Anfgabe von 8000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen vom Frachtsatze der Classe A	5
Bei Gütern der Classe A, B nnd C in Quantitäten nnter 5000 Kilogr. pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	47
Für Bleiwaaren, ordinäre (Pos. B 26 der Güter-Classification); Farbwaaren (Pos. F 6 der Güter-Classification); Fette, als: Butter, Gänsefett nnd Rindschmalz; Glaserkitt; Käse; Kerzen aller Art; Kleber und Kleister; Leder, anch Imitationsleder (Kunstleder), unverpackt oder verschnürt; Pelzabfälle und Pelzhadern; Schuhwichse; Seife, gemeine, nicht parfümirte, verpackt; Snlfat (schwefelsaures Natron) nnd Weinstein (Pos. W 15 der Güter-Classification) bei Anfgabe von 8000 Kilogr. pro Frnchtbrief nnd Wagen vom Frachtsatze der Classe II	62

b)

Nach oder von den Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen und deren am linken Donannfer liegenden Anschlussbahnen; jedoch **exlusive:**

α) der Stationen von **Nyiregyháza** bis **Csány** im Verkehre mit der Strecke **Stefanau-Triebitz;**

β) der Stationen von **Salgó-Tarján** bis **Véghles-Szalatna** und **Fülek** bis **Sajó-Szt. Péter**, einschliesslich der Flügelbahnen, im Verkehre mit sämmtlichen Stationen der priv. österr.-nngar. Staatseisenbahn-Gesellschaft **nördlich** nnd **westlich** von **Brünn** (inclnsive); sämmtlichen Stationen der k. k. priv. österr. Nordwest- nnd Südnorddeutschen Verbindnngsbahn **nördlich** von **Znaim** (exlnsive); sämmtlichen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen **nördlich** von **Sobeslau** (inclusive), **nördlich** von **Protivin** (exlnsive) nnd **nördlich** von **Eisenstein** (inclnsive) nnd den Stationen der an diesen drei Hauptlinien anschliessenden **böhmischen Eisenbahnen**, jedoch exclusive der Station **Pilsen** (k. k. österr. St.B.);

γ) der Stationen von **Dunakesz** bis **Marchegg**, von **Dévény-Ujfalu** bis **Szakolcza**, von **Dévénytó** bie **Stomfa**, von **Galánta** bis **Zsolna**, von **Galgocz-Lipotvár** bis **Poszony**, von **Nagy-Szombat** bie **Szercd**, von **Récze** bis **Szöllös**, von **Tepla-Trencsén-Teplitz** bis **Vlarapass**, von **Totmegyer** bis **Nagy-Belicz**, von **Estergom-Nana** bis **Balassa-Gyarmat**, von **Csata** bis **Léva**, von **Budaörs** bis **Bruck a. d. L.**, von **Györ** bis **Gyanafalva**, von **Kis-Czell** bis **Székesfehérvár**, von **Báttaszék** bis **Dombovár-Zákány-Zágráb-Fiume**, von **Drava-Szarvas** bis **Üszög-Pinczehely**, von **Kukujevci-Erdövég** bie **Vinkovce-Brod-Sziszek** und der von letzterer Linie südlich abzweigenden Seitenlinien, der Stationen von **Lonyabanya** bis **Ruttka**, die Stationen der Flügel- nnd Seitenlinien inbegriffen, der Stationen von **Mád-Zombor** bis **Satoralya-Ujhely-Kaschau**, von **Nyiregyháza** (exclnsive) bis **Ungvár**, von **Kis-Majtény** bis **Marmaros-Sziget** und von **Királyháza** bis **Szomotor**, sowie der nördlich hievon liegenden Stationen, Stationen der **Kaschau-Oderberger Eisenbahn**, der **Nyiregyháza-Matészalkaer Localbahn** und der snb a) angeführten Stationen rücksichtlich dee Gesammtverkehres.

Refactie in Krenzern ö. W. pro 100 Kilogramm	
Vom Frachtsatze der Classe I	15
Bei Gütern der Classe A, B nnd C in Qnantitäten nnter 5000 Kilogr. pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	42
Für Bleiwaaren, ordinäre (Poe. B 26 der Güter-Classification); Farbwaaren (Pos. F 6 der Güter-Classification); Fette, ale: Butter, Gänsefett nnd Rindschmnlz; Glaserkitt; Käse; Korzen aller Art; Kieber und Kleister; Leder, auch Imitationsleder (Kunstleder), nnverpackt oder verschnürt; Pelzabfälle nnd Pelzhadern; Schnhwichse; Seife, gemeine, nicht parfümirte, verpackt; Snlfat (schwefelsaures Natron) nnd Weinstein (Pos. W 15 der Güter-Classification) bei Aufgabe von 8000 Kilogr. pro Frachtbrief nnd Wagen vom Frachtsatze der Classe II	57

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Liqnidirnng der vorstehend snh a) und b) angeführten Refactien, welche von den bestehenden officiellen Frachtsätzen gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lantenden Original-Aufnahme-Scheine bezw. Frachtbrief-Duplicate (resp. in den Fällen 2 d) nnd e) anch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Für die während der Zeitdaner vom 1. December 1893 bis Ende Febrnar 1894 expedirten Quantitäten werden nnr in dem Falle die Refactien liqnidirt, wenn von einem nnd demselben Versender in der Zeit vom 1. März 1894 his Ende November 1894 ein **dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung** als expedirt nachgewiesen wird, wie in der oberwähnten Winterperiode.

Die Frachtdocnmente, auf Grund welcher diese Refactien liqnidirt werden, sind rücksichtlich der in der Zeit vom 1. December 1893 bis Ende Fehruar 1894 expedirten Sendnngen spätestens bis Ende Mai 1894 und rücksichtlich der in der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende Novemher 1894 expedirten Sendnngen spätestens bis Ende April 1895 vorzulegen, widrigenfalle jeder Refactieausprnch erlischt.

Die anf Sendnngen **von Ungarn nach Oesterreich** bezüglichen Frachtdocnmente sind bei der Direction der kgl. nngar. Staatseisenbahnen in Bndapeet nnd die Frachtdocnmente über die Sendnngen **von Oesterreich nach Ungarn** hei der Direction der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorznlegen.

2. Ansgeschlossen von den Refactien eind:

a) Sendnngen nnter 50 kg pro Frachtbrief.

h) Lebende Thiere, frische Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, anch Wildpret, ferner feuergefährliche nnd explosive Güter, beladene nnd leere Möbelwagen.

c) Sendnngen, welche an Dienststellen der betheiligten Bahnverwaltnngen adressirt sind.

d) Alle Güter, für welche **ermässigte** Frachteätze im Kartirongswege oder Ausnahmstarifsätze bestehen, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen eich bei Anwendung eines Ansnahmetarifes von Kartirnngssätzen oder bei Abfertignng von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben nls jene, welche anf Grnnd der officiellen Frachtsätze nach Abzug der in der gegenwärtigen Tabelle angeführten Refactien resnltiren, werden die eventuellen Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser don Original-Anfnahme-Scheinen bezw. Frachtbrief-Duplicaten noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.)

e) Sendnngen nach oder von dem Anslande, welche zn den bestehenden directen Frachtsätzen der ansländischen Verhandstarife abgefertigt werden. Solche Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, werden nnr dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufnahme-Scheinen bezw. Frachtbrief-Duplicaten auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.

3. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2 d) nnd e) vorznlegenden Origiual-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2131														

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Refactie-Tabelle III

für den Frachtgüter-Verkehr von Stationen der **Kaiser Ferdinands-Nordbahn** nach **Ungarn** oder **vice versa,** giltig vom 1. December 1893 bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1894.

Von den Stationen der k. k. priv. **Kaiser Ferdinands-Nordbahn** und der **Mährisch-Schlesischen Centralbahn** (exclusive **Wien, Floridsdorf-Donaufeld, Brünn,** ferner **Jägerndorf** und **Ziegenhals,** sowie der nördlich von Hruschau, bezw. von Friedek-Mistek gelegenen Stationen), ferner von den Stationen der Strecke **Sternberg—Wichstadtl-Lichtenau** und **Hohenstadt** (exclusive)—**Zöptau der k. k. österr. Staatsbahnen.**

a)

Nach **Budapest**-Westbahnhof, Budapest-Lipótváros, Budapest-Josefstadt, Budapest-Franzstadt, Budapest-Hauptzollamt, Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest-Hauptstädtische Communal-Lagerhäuser, Budapest-Kelenföld, Ó-Buda filatorigát, Budapest-Südbahnhof, **Promontor, Budafok, Tétény** und **Palota** oder

vice versa

Vom Frachtsatze	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn südlich von Hradisch und die Stationen der Strecke Prossnitz—Brünn—Lundenburg (exclus. Brünn), ferner die Stationen der Strecke Bisenz—Pisek—Křenowitz T. B. der Oe.U.St.E.G.	Olmütz—Sternberg ferner Stationen der Mährisch-Schles. Centralbahn (excl. Troppau) und Stationen der Strecken Sternberg—Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt (exclus.) —Zöptau der k. k. österr. Staatsbahnen	Hradisch (K.F.N.B.), Ung.-Hradisch (St.E.G.) und übrige nördlich hievon gelegene Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie Troppau (M.S.C.B.)
	Refactie in Kreuzern ö. W. pro 100 kg		
Der Classe I	15·0	—	—
Der Classe A, für Güter der Classe A bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen	2·5	2·5	2·5
Der Classe II, bei Gütern der Classe A, B und C in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief	28·0	14·0	7·5
Der Classe II, für Bleiwaaren, ordinäre (Pos. B 26 d. Güter-Classification); Farbwaaren (Pos. F 6 d. Güter-Classification); Fette, als: Butter, Gänsefett und Rindschmalz; Glaserkitt; Käse; Kerzen aller Art; Kleber und Kleister; Leder, auch Imitationsleder (Kunstleder), unverpackt oder verschnürt; Pelzahfälle und Pelzhadern; Schuhwichse, Seife gemeine, nicht parfümirte, verpackt; Sulfat (schwefelsaures Natron) und Weinstein (Pos. W 15 der Güter-Classification) bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen vom Frachtsatze der Classe II	43·0	28 0	22·0

b)

Nach den von **Hatvan** und **Debreczen** südlich gelegenen Stationen der **königl. ungar. Staatseisenbahnen** und deren **Anschlussbahnen,** inclusive der Stationen **Kunhegyes** und **Kenderes** der **Mátraer Localbahn** oder vice versa (**exclusive** der Stationen von **Dunakesz** bis **Marchegg,** von **Dévény-Ujfalu** bis **Szakoleza,** von **Dévénytó** bis **Stomfa,** von **Galánta** bis **Zsolna,** von **Galgócz-Lipótvár** bis **Pozsony,** von **Nagy-Szombat** bis **Szered,** von **Récse** bis **Szöllös,** von **Tepla-Trencsén-Teplitz** bis **Vlarapass,** von **Tótmegyer** bis **Nagy-Bélicz,** von **Esztergóm-Nana** bis **Balassa-Gyarmat,** von **Csata** bis **Léva,** von **Dráva-Szarvas** bis **Üszög-Pinczehely,** von **Budaörs** bis **Bruck a. d. L.,** von **Györ** bis **Gyanafalva,** von **Kis-Czell** bis **Székesfehérvár,** von **Báttaszék** bis **Domhovár-Zákány-Zágráh-Fiume,** von **Kukujevci-Erdövég** bis **Vinkovce-Brod-Sziszek** und der von letzterer Linie südlich abzweigenden Seitenlinien, der Stationen der Strecke von **Lónyabánya** bis **Ruttka,** die Stationen der Flügel- und Seitenlinien inbegriffen, ferner der übrigen Stationen der **Matráer Localbahn,** sowie sämmtlicher Stationen der **k. u. k. Bosna-Bahn** und der **Localbahn Vinkovce-Brčka),** sowie der sub a) angeführten Stationen).

Vom Frachtsatze	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn südlich von Hradisch und die Stationen der Strecke Prossnitz—Brünn—Lundenburg (exclus. Brünn), ferner die Stationen der Strecke Bisenz—Pisek—Křenowitz T. B. der Oe.U.St.E.G.	Olmütz-Sternberg, ferner Stationen der Mährisch-Schles. Centralbahn (excl. Troppau) und Stationen der Strecken Sternberg—Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt (exclus.) —Zöptau der k. k. österr. Staatsbahnen	Hradisch (K.F.N.B.), Ung.-Hradisch (St.E.G.) und übrige nördlich hievon gelegene Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie Troppau (M.S.C.B.)
	Refactie in Krenzern ö. W. pro 100 kg		
Der Classe I	14·0	—	—
Der Classe A, für Güter der Classe A bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen	1·5	1·5	1·5
Der Classe II, bei Gütern der Classe A, B und C in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief	27·0	13 0	6·5
Der Classe II für Bleiwaaren, ordinäre (Pos. B 26 d. Güter-Classification); Farbwaaren (Pos. F 6 d. Güter-Classification); Fette, als: Buttor, Gänsefett und Rindschmalz; Glaserkitt; Käse; Kerzen aller Art; Kleber und Kleister; Leder, auch Imitationsleder (Kunstleder), unverpackt oder verschnürt; Pelzahfälle und Pelzhadern; Schuhwichse, Seife gemeine, nicht parfümirte, verpackt; Sulfat (schwefelsaures Natron) und Weinstein (Pos. W 15 der Güter-Classification) bei Aufgahe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen vom Frachtsatze der Classe II	42·0	27·0	21·0

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Liquidirung der vorstehend sub a) und b) angeführten Refactien, welche von den bestehenden officiellen Frachtsätzen gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der anf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate (resp. in den Fällen 2 d) und e) anch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Für die während der Zeitdauer vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 expedirten Quantitäten werden nur in dem Falle die Refactien liquidirt, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende Novemher 1894 ein **dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung** als expedirt nachgewiesen wird, wie in der oberwähuten Winterperiode.

Die Frachtdocnmente, anf Grund welcher diese Refactien liquidirt werden, sind rücksichtlich der in der Zeit vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 expedirten Sendungen spätesteus bis Ende Mai 1894 und rücksichtlich der in der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 expedirteu Sendnngeu spätestens bis Ende April 1895 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt.

Die anf Sendnngen von Ungarn nach Oesterreich bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in Bndapest und die Frachtdocnmente über die Seudungen von Oesterreich nach Uugarn bei der Direction der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorznlegen.

2. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) **Sendungen unter 50 Kilogramm per Frachtbrief.**

b) **Lebende Thiere, frische Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, feuer feuergefährliche und explosive Güter,** beladene nnd leere **Möbelwagen.**

c) Seudnugen, welche an Diensteesstellen der betheiligten Bahnverwaltnngen adressirt sind.

d) Alle Güter, für welche ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahme-Tarifsätze bestehen, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnuhmetarifes, von Kartirnngssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsütze nach Abzng der in der gegenwärtigen Tabelle angeführten Refactien resultiren, werden die eventnellen Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten, noch die Original-Frachtbriefe vorznlegen.)

e) Sendnngen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frschtsätzen der ausländischen Verhandstarife abgefertigt werden. Solche Seudungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten, anch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.

3. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2 d) nnd e) vorzulegenden Original-Frachtbriefe haben die Parteieu zu verzichten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2132	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art, bei Aufgabe als Frachtgut	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Budapest: dnnaparti tehér-pályaudvár; Józsefváros; fővámház (Hauptzollamt); nyugoti-pályaudvár (Westbahnhof); Lipotváros; Kelenföld; déli vasut (Südbahnhof); Ó-Buda-fiatóri-gát	**Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen**	Vom 1. December 1893 bis anf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1894	Oesterr.-Ungarischer Verbandstarif, Theil II, Heft 4	**Verschieden**	112 kr. ö. W.	**Verschieden**	In der Zeit vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 im **Rückvergütungswege** In der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 im **Kartirungswege**	Für die in der Winterperiode vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 expedirten Sendungen wird der ermässigte Frachtsatz nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 ein dreimal so grosses Quantum expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode.*)	
					oder vice versa									

*) Die Liquidirnng der Refactie für die während der Winterperiode expedirten Sendungeu erfolgt gegen Vorlage der anf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lantenden Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Die Frachtdocnmente rücksichtlich der vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1894 vorznlegen, widrigenfalls jeder Ansprnch anf Rückvergütnng erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1894 bis Eude November 1894 aufgelieferten Quantnms sind die gleichfalls auf den Nameu der reclamirendeu Firma als Versender lautenden Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1895 vorzulegen. Die auf Sendungen von Ungarn nach Oesterreich bezüglicheu Frachtdocumeute sind hei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in Bndapest nnd die Frachtdocumente über die Seudungen von Oeeterreich nach Ungarn hei der Directiou der priv. österr.-nngar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorznlegen.

Zur Deckung der in den Monaten December—Februar verfrachteten Quantitäten können auch die auf Grund der Refactie-Tabelle I in heliebigen Quantitäten verfrachteten Sendungen verwendet werden. Es steht dem Versender frei, die Verladung der hetreffenden Sendungen in die Eisenbahuwagen selbst zu beeorgen. Macht er von diesem Rechte keinen Gebrauch, so haftet die Eisenhahn nicht für die Folgen nnzweckmässiger Verladung oder Nichtauenützung des Wagenraumes. Das Zusammenladen beliebiger Güter ist geetattet, insoferne reglementemässige Bastimmungen nicht entgegeustehen, doch übernimmt die Eisenbahn keine Haftung für die Beschädigung einee Gutes dnrch das andere. Von der Bonificirung nud Zusammenladung sind ansgeschlossen: lebende Thiere und feuergefährliche, sowie exploeive Güter.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

2133

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

I. Ermässigte Frachtsätze

für den Transport von Stückgütern und der in die Wagenladungsclassen A) und B) rangirenden Artikel als Frachtgut (Ausnahmen siehe unter den „Besonderen Bestimmungen") von Budapest und Kőbánya nach den in den nachstehenden Tabellen angeführten Stationen und vice versa.

Giltig vom 1. December 1893 bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1894 und zwar:
in der Zeit vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 im Rückvergütungswege;
in der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 im Kartirungswege.

a)

Von oder nach	I. Classe (Normal-Classe)	II. Classe	Ermässigte Wagenladungs-Classen A	Ermässigte Wagenladungs-Classen B	Güter der Classe A, B und C bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Güter aller Art bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	nach oder von					
	Budapest-dunaparti teherpályaudvar „ -fővámház „ -fővárosi közraktárak „ -Józsefváros „ -Lipótváros „ -nyugoti pályaudvar Kőbánya-felső pályaudvar „ -alsó pályaudvar					
	Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern ö. W.					
Báziás	175	165	99	72	109	160
Fehértemplom	196	183	110	79	127	175
Mehádia	243	—	—	—	—	—
Oravicza	232	209	—	—	153	—
Orsova	215	205	131	—	—	200
Verciorova	231	219	—	—	—	212
Versecz	217	—	—	—	142	—

Obige Frachtsätze werden mit 5 kr. pro 100 kg erhöht auch im Verkehre mit den Stationen Budapest-Südbahn, Budapest-Kelenföld und Ó-Buda-Filatorigát angewendet.

b)

Von oder nach	I. Classe (Normal-Classe)	II. Classe	Ermässigte Wagenladungs-Classen A	Ermässigte Wagenladungs-Classen B	Güter der Classe A, B und C bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Güter aller Art bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	nach oder von					
	Budapest-dunaparti teherpályaudvar „ -fővámház „ -fővárosi közraktárak „ -Józsefváros					
	Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern ö. W.					
Baja	111	101	48	39	58	96
Bács-Almás	111	101	54	39	58	96
Dálja (Dalj)	153	143	69	46	79	—
Eszék (Osiek)	159	149	72	48	82	—
Eszék-alváros (Osiek dolnji grad)	159	149	72	48	82	—
Gomboe-Bogojeva	153	—	69	46	79	—
Kalocsa	99	—	42	28	52	—
Karlócza (Karlovci)	159	149	75	50	85	—
Mitrovicz (Mitrovica)	185	—	96	64	106	—
Mitrovicz-Szávapart (Mitrovica naoboli Savi)	185	—	96	64	106	—
Pétervárad (Petrovaradin)	159	—	75	50	85	—
Ujvidék	159	—	75	50	85	—
Verbász-Kula	130	120	74	—	84	—
Vukovár	159	149	72	48	82	—
Zimony (Zemun)	159	149	81	55	91	144
Zombor	115	105	62	42	72	100

Obige Frachtsätze werden mit 5 kr. pro 100 kg erhöht auch im Verkehre mit den Stationen Budapest-Südbahn, Budapest-Kelenföld, Budapest Lipótváros, Budapest nyugoti p. u. Kőbánya alsó p. u., Kőbánya felső p. u. und Ó-Buda-Filatorigát angewendet.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

c)

Von oder nach	I. Classe (Normal-Classe)	II. Classe	Ermässigte Wagenladungs-Classen A	Ermässigte Wagenladungs-Classen B	Güter der Classe A, B und C bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Güter aller Art bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	nach oder von					
	Budapest-dunaparti teherpályaudvar „ -fővámház „ -fővárosi közraktárak „ -Józsefváros „ -Kelenföld					
	Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern ö. W.					
Báttaszék	130	120	70	—	80	115
Hidas-Bonyhád	130	120	70	—	80	115
Mórágy	130	120	70	—	80	115
Nagy-Dorogh	85	75	42	28	52	70
Pécs	166	—	—	—	99	—
Szegszárd	105	95	45	31	55	—
Tolna-Mözs	105	—	45	30	55	—
Villány	143	133	70	55	80	128

Obige Frachtsätze werden mit 5 kr. pro 100 kg erhöht auch im Verkehre mit den Stationen Budapest-Südbahn, Budapest nyugoti p. u., Budapest-Lipótváros, Köbánya alsó p. u., Köbánya felsö p. u. und Ó-Buda-Filatori gát angewendet.

II. Ermässigte Frachtsätze

für den Transport von Stückgütern und der in die Wagenladungsclassen A) und B) rangirenden Artikel als Frachtgut (Ausnahmen siehe unter den „Besonderen Bestimmungen" von Wien nach den in den nachstehenden Tabellen angeführten Stationen und vice versa.

Giltig vom 1. December 1893 bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1894 und zwar:

in der Zeit vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 im Rückvergütungswege;
in der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 im Kartirungswege.

a)

Von oder nach	I. Classe (Normal-Classe)	II. Classe	Ermässigte Wagenladungs-Classen A	Ermässigte Wagenladungs-Classen B	Güter der Classe A, B und C bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Güter aller Art bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	nach oder von					
	Wien priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn					
	Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern ö. W.					
Baja	231	210	104	82	120	198
Bács-Almás	231	210	110	82	120	198
Báziás	295	274	155	115	171	262
Báttaszék	250	—	126	—	142	—
Dálja (Dalj)	273	252	125	89	141	240
Fehértemplom	316	292	166	—	189	277
Gombos-Bogojeva	273	—	125	89	141	240
Hidas-Bonyhád	250	—	126	—	142	217
Kalosca	219	—	98	71	114	—
Karlócza (Karlovci)	279	258	131	93	147	246
Mehádia	363	—	—	—	—	—
Mitrovicz (Mitrovica)	305	—	152	107	168	—
Mitrovicz-Szávapart (Mitrovica naoholi Savi)	305	—	152	107	168	—
Mórágy	250	—	126	—	142	217
Nagy-Dorogh	219	—	98	71	114	—
Oravicza	352	318	—	—	215	301
Orsova	335	314	187	—	—	302
Pétervárad (Petrovaradin)	279	—	131	93	147	—
Szegzárd	225	—	101	74	117	192
Tolna-Mözs	225	—	101	73	117	192
Ujvidék	279	—	131	93	147	—
Verbász-Kula	268	—	130	—	146	—
Verciorova	351	328	—	—	—	314
Versecz	337	—	—	—	204	—
Vukovár	279	258	128	91	144	246
Zimony (Zemun)	279	258	137	98	153	246
Zombor	253	232	118	85	134	220

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg			

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft — Betheiligten Verwaltungen

Von oder nach	I. Classe (Normal-Classe)	Ermässigte Wagenladungs-Classen A	Ermässigte Wagenladungs-Classen B	Güter der Classe A, B und C bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Güter der Classe A, B und C bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Güter aller Art bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	nach oder von Wien priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn, „ Südbahn (Matzleinsdorf)					
	Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern ö. W.					
Eszék (Osiek)	279	128	91	144	—	
Eszék-alváros (Osiek dolnyigrad)	279	128	91	144	242	
Pécs	—	—	—	161	—	
Villány	263	126	98	142	230	

Besondere Bestimmungen.

1. Für die in der Winterperiode vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 expedirten Sendungen werden die in Tabelle I. und II. angeführten Frachtsätze nur in dem Falle ungewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einen und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1894 bis Ende November 1894, ein **dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung** expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode.

Die Liquidirung der Refactie für die während der Winterperiode expedirten Sendungen, erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahme-Scheine respective Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Die Frachtdocumente rücksichtlich der vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1894 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt.

Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahme-Scheine resp. Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende April 1895 vorzulegen.

2. Bei Inanspruchnahme der Frachtsätze für Güter aller Art, steht es dem Aufgeber frei, die Einladung der Sendungen durch seine eigenen Organe bewerkstelligen zu lassen. Insoferne er von diesem Rechte keinen Gebrauch macht, übernimmt die Eisenbahn für die Folgen unzweckmässiger Einladung oder Nichtausnützung des Wagens keinerlei Haftung. Das Zusammenladen verschiedener Artikel ist, insoferne dies den Bestimmungen des Betriebs-Reglements nicht widerspricht, gestattet, doch übernimmt hiedurch die Bahnanstalt keine Haftung für Schäden, welche durch ein Gut dem andern zugefügt werden. Wenn der Aufgeber den Laderaum des Wagens oder dessen Ladegewicht nicht ausnützt, ist die Aufgabsbahn berechtigt, in den Wagen Güter zuzuladen, übernimmt jedoch auch die Haftung für die durch das Zusammenladen an den Gütern entstehenden Schäden.

3. Die ermässigten Frachtsätze werden nicht angewendet: a) für lebende Thiere, feuergefährliche und explosive Güter, beladene und leere Möbelwagen, b) für Sendungen, welche an irgend ein Organ der betheiligten Bahnverwaltungen adressirt sind.

4. Auf Sendungen, welche im Verkehre mit Wien auf Grund der in Tabelle II. angeführten ermässigten Frachtsätze abgefertigt werden, finden die in diesem Verordnungsblatte rücksichtlich der Strecke Budapest—(Kőbánya)—Wien (Refactie-Tabelle I) publicirten Begünstigungen keine Anwendung.

In den südlich von Budapest gelegenen Stationen werden die ermässigten Frachtsätze nur dann angewendet, wenn die Sendungen dortselbst zur Auf- oder Abgabe gelangen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft — Betheiligten Verwaltungen

Frachtgüter der Classe I und II

Brünn St.E.G. oder K.F.N.B.
Friedek-Mistek
Horzendorf
Olmütz
Prossnitz
Sternberg
Troppan
Zanchtl

(Budapest-dunaparti-teherpályaudvar, Józsefváros, nyugoti pályaudvar (Westbahnhof), Lipótváros, Kelenföld, déli vaent (Südbahnhof), Ó-Buda-fiatorigát)

oder vice versa

Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Vom 1. December 1893 bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1894

Localtarife bezw. Theil II, Heft 2 (directe Frachtsätze des österr.-ungar. Eisenbahn-Verbandes)

Verschieden

Kreuzer a)	Kreuzer b)
180·0	174·0
225·5	222·0
215·5	204·5
209·0	198·5
212·5	202·0
215·5	204·5
247·0	232·5
221·0	209·5

Verschieden

In der Zeit vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 im Rückvergütungswege
In der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 im Kartirungswege

*)

*) Für die in der Winterperiode vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von ein und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 ein dreimal so grosses Quantum expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode. Die Liquidirung der Differenzen zwischen den auf Grund der factisch angewendeten und gegenwärtigen ermässigten Frachtsätzen resultirenden Transportgebühren für die während der Winterperiode expedirten Sendungen erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Orig.-Aufnahme-Scheine resp. Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen und auf welchen bahnämtlich bestätigt sein muss, dass das Auf- bezw. Abladen der Sendungen in den österreichischen Stationen von der Partei besorgt wurde. Die Frachtdocumente rücksichtlich der vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1894 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahme-Scheine bezw. Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1895 vorzulegen.

Die Frachtdocumente bezüglich der Sendungen von Ungarn nach Oesterreich sind an die Direction der kön. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest, bezüglich der Sendungen von Oesterreich nach Ungarn an die Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezw. der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien einzusenden.

Anmerkung. Bei Bildung von Wagenladungen aus Frachtgütern der Classe I und II, welche nach der Güterclassification des Theiles I bei Auflieferung in jeder Menge nach diesen Tarifclassen berechnet werden und aus Gütern anderer Wagenladungsclassen gelangen die vorstehenden Wagenladungsfrachtsätze insolange zur Anwendung, als nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelnberechnung billigere Gebühren ergibt. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt in den österreichischen Stationen den Parteien, wogegen es in den ungarischen Stationen den Parteien freisteht, das Aufladen der Sendungen selbst zu besorgen. Bei Inanspruchnahme dieser ermässigten Frachtsätze wird eine Haftpflicht wegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere seitens der Eisenbahn nicht übernommen. Ebenso haftet die Eisenbahn nicht für die Folgen unzweckmässiger Verladung oder Nichtausnützung des Wagenraumes. Wenn der Versender den Wagenraum oder das Ladegewicht des Wagens nicht ausnützt, so steht es der Aufgabsbahn frei, Güter zuzuladen.

Zur Bildung von Wagenladungen im Sinne des Nebenstehenden, dürfen in keiner Weise Güter verwendet werden, welche gemäss der Vorschriften des Betriebs-Reglements nebst Zusatzbestimmungen vom Transporte gänzlich ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind. Für die Beförderung lebender Thiere finden die obigen Wagenladungs-Frachtsätze überhaupt keine Anwendung.

2135

Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Fortlaufende Nr.

Die Publication erfolgt: von der / und im Namen der

Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel

Porcellan und Thonwaaren, verpackt oder unverpackt, auch zusammengeladen				Porcellan, Fayence aller Art und Steingutwaaren unverpackt		Porcellan, Steingutwaaren, Fayence aller Art, verpackt oder unverpackt, auch unverpackte mit in Kisten verpackter Waare zusammengeladen	
Friedland i/B.	Raspenau—Liebwerda	Reichenberg	Tannwald	Carlsbad	Eger	Carlsbad	Eger

für die Transportstrecke: von

Budapest, dunaparti, teherpályaudvar „ Józsefváros „ nyugoti pályaudvar (Westbahnhof) „ Lipótváros „ Kelenföld „ déli vasut (Südbahnhof) Ó-Buda-Filatori gát und Galota.

nach

bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen

und gilt in der Zeit

Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung

Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen,	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg — 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen

Vom 1. December 1893 bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1894

Localtarife, resp. österr.-ungar. Verbandtarif, Theil II, Heft 1, und Anhang zu demselben

Verschieden

Frachtsatz per 100 kg

		Friedland i/B.	Raspenau—Liebwerda	Reichenberg	Tannwald	Carlsbad	Eger	Carlsbad	Eger
a)	ö. W. kr.	253	252	247	235	212	179	262	228
b)		214	213	208	202				

per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz / Nachlass vom bestehenden Frachtsatze

Verschieden

In der Zeit vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 im Rückvergütungswege.
In der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 im Kartirungswege.

Für die in der Winterperiode vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 ein dreimal so grosses Quantum expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode. Die Liquidirung der Refactie für die während der Winterperiode expedirten Sendungen erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Die Frachtdocumente, rücksichtlich der vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 expedirten Sendungen, sind spätestens bis Ende Mai 1894 vorzulegen, widrigenfalle jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung der in der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1895 vorzulegen. Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. Für eventuellen Bruch wird seitens der Bahnverwaltung keine Haftung übernommen.

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Der fixe Portozuschlag für die Südnorddeutsche Verbindungsbahn kommt nicht zur Berechnung.

Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2136	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Baja	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. December 1893 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1894	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 4, Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 1		Kreuzer ö. W. 79		In der Zeit vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 im Rückvergütungswege. — In der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 im Kartirungswege	Für die in der Winterperiode vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 ein dreimal so grosses Quantum im Verkehre mit den Stationen Budapest, Győr, Komárom-Újszöny, Pozsony, Marchegg und Wien expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode*)	
				Bács-Almás						91				
				Brod						112				
				Eszék						87				
				India						92				
				Karánsebes						129				
				Mitrovicz						95				
				O-Pazua						99				
				Oravicza						122				
				Orsova						129				
				Szeged						94				
				Temesvár-Józsefváros						110				
				Temesvár-Gyárváros						110				
				Toplecz						129				
				Ujvidék						86				
				Verbáez-Kula						82				
				Versecz						116				
				Vinkovci						93				
				Zombor						82				
				Zenta						86				

*) Die Differenz zwischen den auf Grund der factisch angewendeten und gegenwärtigen ermässigten Frachtsätzen resultirenden Transportgebühren für die in der Winterperiode expedirten Sendungen wird auf Grund der auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen, liquidirt. Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Februar 1894 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1894 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1895 vorzulegen. — Die Frachtsätze von Brod, Eszék und Vinkovci nach Wien St.E.G. gelten auch im Verkehre mit Wien-Matzleinedorf.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2137	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Betheiligten Verwaltungen**	Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)			Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagon	Vom 1. December 1893 bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen bezw. österr.-ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Tarifheft 1 und Theil II, Heft 2. (Directe Frachtsätze)		kr. ö. W.		In der Zeit vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 im Rückvergütungswege In der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 im Kartirungswege	Für die in der Winterperiode vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 ein dreimal so grosses Quantum expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode. — Die Differenz zwischen den auf Grund der factisch angewendeten und gegenwärtigen ermässigten Frachtsätzen resultirenden Transportgebühren für die in der Winterperiode expedirten Sendungen wird auf Grund der auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactie-Stempel tragen dürfen, liquidirt. Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Fe- *)	
				Adlerkosteletz						144·3				
				Aussig (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)						170·0				
				Austerlitz						112·8				
				Bedihost						115·7				
				Bisenz-Pisek						101·9				
				Böhm.-Leipa						186·0				
				Brünn (St.E.G. oder K.F.N.B.)						105·0				
				Časlau						135·6				
				Chybi						132·0				
				Chropin						112·5				
				Dobrowitz						146·0				
				Dobřenitz-Sirowatka						146·2				
				Doudleb						144·0				
				Göding	Budapest nyugoti pályaudvar (Westbahnhof) „ -Lipótváros „ -Józsefváros „ dunaparti teherpályaudvar „ fővárosi közraktárak „ -kelenföld „ déli vasut					98·7				
				Hohenau						92·3				
				Hulleiu						109·0				
				Kanitz-Eibenschitz						105·0				
				Kojetein						111·7				
				Kuttenberg (Stadtbahnhof)						142·1				
				Leipnik						113·8				
				Lundenburg						95·4				
				Moravan						134·7				
				Neubidschow						145·6				
				Olmütz						114·9				
				Peček						146·1				
				Prerau						111·4				
				Rohatetz						99·8				
				Rohrbach-Seelowitz						102·1				
				Sedletz-Kutteuberg						137·1				
				Segeu Gottes						120·0				
				Schönpriesen						170·0				
				Slatinan						139·2				
				Smiřitz						147·5				
				Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik						104·0				
				Ungar.-Ostra						106·4				
				Wlkawa						144·6				

*) bruar 1894 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1894 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1895 vorzulegen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der Verwaltung und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg
			Adlerkosteletz	Budapest nyngoti pályandvar (Westhahnhof)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Vom 1. December 1893 bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende Febrnar 1894	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen, resp. Theil II, Tarifheft 1, und Theil II, Heft 2 (Directe Frachtsätze) des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes		Kreuzer ö. W.	
			Aussig St.E.G. oderOe.N.W.B.	-Lipótváros					190	
			Austerlitz	-Józsefváros					207·6	
			Bedihost	dunaparti teherpályandvar					149·8	
			Bisenz-Pisek	fővárosi közraktárak					152·7	
			Böhm.-Leipa	-Kelenföld					138·9	
			Brünn St.E.G. oder K.F.N.B.	déli vasnt (Südbahnhof)					234·4	
			Časlan						142	
			Chyhi						184	
			Chropin						169	
			Dobrowitz						149·5	
			Dobrenitz-Syrowatka						192	
			Doudleb						195	
			Göding						190	
			Hohenau						135·7	
			Hullein						129·3	
			Kanitz-Ebenschitz						146	
			Kojetein						142	
			Kuttenberg						148·7	
			Leipnik						190·5	
			Stadtbahnhof						150·8	
			Landenburg						132·4	
			Moravan						171·7	
			Neubidschow						194	
			Olmütz						151·9	
			Pecek						183·1	
			Prerau						148·4	
			Rohatetz						136·8	
			Rohrbach-Seelowitz						139·1	
			Schönpriesen						208	
			Sedletz-Kuttenberg						185·5	
			Segengottes						157	
			Slatinan						187·6	
			Smiřitz						195·9	
			Ung.-Hradisch						141	
			Ung.-Ostra Zuckerfabrik						143·4	
			Wikawa						193	

Im Kartirungswege

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Zink, roh; Zinkblech

Mähr.-Ostran

Budapest dnnaparti teherpályandvar
" fővarosi közraktarak
" Jozsefváros
" Lipótváros
" nyngoti pályandvar
" Kelenföld
" Südbahnhof
Ó-Bnda-Filatorigát

Aufgabe in beiliegen Mengen; Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen

Vom 1. December 1893 bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende November 1894

Localtarife, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 2 (Directe Frachtsätze)

Kreuzer	
149	
139	
134	
134	

In der Zeit vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 im Rückvergütungswege
In der Zeit vom 1. März bis Ende November 1894 im Kartirungswege

Für die in der Winterperiode vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 expedirten Sendnngen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 ein dreimal so grosses Qnantnm expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode

Die Liqnidirung der Retactie für die während der Winterperiode expedirten Sendungen erfolgt gegen Vorlage der anf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lantenden Original-Anfnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Dnplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Die Frachtdocumente rücksichtlich der vom 1. December 1893 bis Ende Febrnar 1894 expedirten Sendnngen sind *)

*) spätestens bis Ende Mai 1894 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März bis Ende November 1894 aufgelieferten Quantums, sind die gleichfalls auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, spätestens bis Ende Februar 1895 vorzulegen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2140	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schmieröl	Granica (für Sendungen von Jaroslawl via Moskau)	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	129·9 kr.	1·48 France		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für den Transport Moskau-Granica und auf die reclamirende Firma als Anfgeberin lautende correspondirende, von der Station Granica beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe für den Transport Granica-Wien-Nordbahnhof, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Duplicat-Frachtbriefe werden nicht wieder zurückgestellt	
2141	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Messingblechabfälle, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Messingblech, bei Aufgabe in jeder Menge				Localtarife						
		Wagstadt	Wien Nordbahnhof transito (für Sendungen von Brixlegg (Achenrain)					96·4 kr.	134·5 kr.				
		Wien Nordbahnhof trans. (für Sendungen nach Brixlegg (Achenrain)	Wagstadt					91·5 kr.	105·9 kr.				
		Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen						4·9 kr.	28·6 kr.				
		Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894									Im Rückvergütungswege	Auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, bezw. von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
2142	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Cellulose, insoweit dieselbe nach den Classen II—A—C tarifirt wird	M.-Ostran transito (für Sendungen von Rattiman)	Wien Nordbahnhof transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	43·3 kr.	35·6 kr.	7·7 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2143	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C (für letzteres nur insoweit, als sich nicht die tarifmässigen Frachtsätze günstiger stellen)	Krakau loco und transito	Olmütz transito (für Lieben, Prag und über Prag hinausgelegenen Stationen)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr von Granica transito das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungstation directe lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893, bezw. ab Granica transito, Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr vom 1. Juli 1892	Verschieden	kr. 33·3					
				Saybusch-Zablocie loco und transito						26·1				
				Oswiecim loco und transito						26·1				
				Granica transito						30·5				
				Dzioditz						23·2				
				Bielitz transito (für Sendungen von Stationen der Localbahn Bielitz-Kalwarya)						24·8				
				Skotschan						24·9				
				Ustron						30·8				
				Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco und transito (letzteres für Sendungen von Jablunkau)						22·3				
				Friedek-Mistek K.F.N.B.						20·3				
				Friedland K.F.N.B.						19·5				
				Oderberg trans. (für Sendungen von Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen)						18·4				
				Mähr.-Ostran						18·4				
				Wall.-Meseritsch						18·4				
				Krasna						18·4				

Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses

Im Rückvergütungswege

Der ermässigte Frachtsatz von Bielitz transito kann nur in Anspruch genommen werden, wenn die Sendungen auf den Strecken der Localbahn Bielitz-Kalwarya zu den normalen Tarifsätzen befördert werden. Der ermässigte Frachtsatz von Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco findet nur auf Sendungen Anwendung, welche mittelst Strassenfuhrwerkes zur genannten Station zur Anlieferung zugeführt werden, worüber gelegentlich des seinerzeitigen Refactieanspruches auf den vorzulegenden Duplicat-Frachtbriefen die bahnämtliche Bestätigung beizubringen ist

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2144	**Böhmischen Commercialbahnen**		Niederschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Juni 1889 via Tynist-Königgrätz	H o r i c	Aufgabe in ganzen Wageuladungen, Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif vom 1. Juni 1889			1·6 kr.			
			Oberschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1892 via Mittelwalde-Königgrätz-Sadowa				Tarif vom 1. Jänner 1892	Verschieden		3·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
2145	**Buschtéhrader Eisenbahn**		Wolle und Wollabfälle der 1. Stückgut-Classe als Frachtgut	Franzensbad transit	Chodau transit (für Neudek) oder umgekehrt	1. Die Sendungen müssen von belgischen oder niederländischen oder solchen sächsischen oder norddeutschen Stationen kommen, bezw. nach solchen gehen, für welche die Franzensbader oder Klingenthaler Route kürzer ist, als die Komotauer Route 2. Auf den Frachtbriefen ist vorzuschreiben: „In Franzensbad (bezw. in Klingenthal) umzukartiren"	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Local-Gütertarif sammt Nachträgen	Krenzer ö. W.: 28·2	19·9	8·3	Rückvergütung zu den: a) Empfänger bei Sendungen nach Neudek, b) Versender bei Sendungen von Neudek	a) Original-Frachtbriefe, b) Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1895	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtrückvergütung
				Klingenthal transit					28·8	19·9	8·9			
2146	**Buschtéhrader Eisenbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineralische Kohle, Coaks, Kohlenziegel	Chodau Dassnitz Davidsthal Elbogen-Neusattel Falkenau a/Eger Königsberg-Maria Kulm Zieditz	a) Halbstadt b) Mittelsteine	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der auf den Linien der Buschtéhrader Eisenbahn für den Local-Kohlenverkehr geltenden Bestimmungen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1894	Local-Gütertarife der betheiligten Bahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig a) 86 91 89 87 89 92 90	Pfennig b) 92 97 95 93 95 98 96	Kartirung		
2147	**Buschtéhrader Eisenbahn**		Thonerde, gewöhnliche	Micheloh	Weiden	Aufgabe als Frachtgut	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1894	Nach Zulässigkeit Beförderung in geschlossenen Wagen ohne Anrechnung des 10%igen Frachtzuschlages						
2148	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Jute, rohe	Triest oder Fiume	Lajta-Ujfalu	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Verschieden	192 Heller incl. Mgb. und ungar. Stener	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	2149	2150	2151	2152
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	**Südbahn-Gesellschaft**
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Güter aller Art (Eil- und Frachtgüter), insoweit selbe tarifmässig zur Beförderung zugelassen sind	Roheisen	Cement aus der Pos. C, 5 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Holzkohle
für die Transportstrecke von	Göding	Mährisch-Ostrau	Stein Verladestelle	a) Siseek b) Doberlin
für die Transportstrecke nach	Aerarial-Tabakfabrik Göding	Schönbrunn Pola	Fiume Görz Matuglie-Abbazia Monfalcone Sagrado Triest S.B. Triest S.B.-Freihafen Pola Rovigno Triest-S. Andrea	Trieet Südbahn
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmäsigen Bestimmungen. Die Sendungen von „Aerarial-Tabakfabrik Göding“ müssen von der k. k. Tabakfabrik in Göding aufgegeben werden und die Sendungen nach „Aerarial-Tabakfabrik Göding“ für die k. k. Tabakfabrik in Göding bestimmt sein	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Verkehr, giltig vom 1. Jänner 1892, bezw. des Nachtrages I biezu, giltig vom 15. Jänner 1893	Bei Aufgabe a) in beliebigen Mengen b) von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg c) 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief Einhaltung der einschlägigen tarifmäseigen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten beeorgen zu lasen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längetens bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Bezeichnung	**Localtarif**	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Verkehr, giltig ab 1. Jänner 1892	**Localtarife**	Tarif für den Ungar.-Adriatisch. Eisenbahn-Verband, giltig vom 25. Mai 1891, bezw. Localtarif der kgl. ungar. Staatseisenbahnen
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	Kreuzer ö. W.: 150 / 151	Beeteben keine directen Frachtsätze	a) 52 kr. b) 61 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	6·0 kr.	112 / 112	in Heller: a) 193 169 85 / b) 166 146 75 / c) 178 144 78	a) 44 kr. b) 53 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		38 / 39	a) 157 138 72 / b) 175 154 78 / c) 184 162 82	a) 8 kr. b) 8 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen		Die Sendungen müssen an die k. und k. Kriegsmariue adressirt sein und von dieser bezogen werden		

Fortlaufende Nr.	2153	2154	2155	2156	2157
Die Publication erfolgt von der Nämen der und im	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	Leoben-Vordernberger Bahn	Leoben-Vordernberger Bahn	Kgl. ungar. Staateeisenbahnen		K. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Schlacken	Ban- nnd Werkholz. Spalt-, Schnitt-, Säge- nnd Brennholz, anch Schwellen nnd Fassdanben, dann Schleifholz bis zu einer Wagenlänge	Blanöl nnd Grünöl	Zurückgehende Decken, Matten und Matratzen, welche von den Parteien den von Triest oder Fiume nach Wien (Matzleinedorf) verfrachteten Agrnmentransporten zum Schutze gegen Frost beigegeben waren, als Frachtgnt	Mineralkohle
für die Transportstrecke von	Leoben	Vordernberg nnd vice versa	Triest Südbahn und Finme	Wien (Matzleinedorf)	Trifail
für die Transportstrecke nach	Trofaiach	Trofaiach nnd vice versa	Budapest Südbahn	Trieet Südbahn oder Finme	Pola
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindeetene 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen nnd Frachtbrief. Bezüglich des Abladens dieser Transporte eind die bezüglichen Beetimmnngen des Tarifee der Leoben-Vordernberger Bahu masegebend	Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Auf- nnd Abladen hat durch die Partei zn erfolgen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- nnd Abladen, bezw. bei Verwendung von Reeervoirwagen, das Füllen nnd Entleeren hat die Partei zu besorgen	Unter Vorlage der von der Güterexpedition abznstempelnden Original-Frachtbriefe über den Hintransport, anf welchen die bezüglichen Transport-Utensilien entsprechend vermerkt sein müssen nnd nnter Beibringnng einee anf die Adreese dee ursprünglichen Anfgebers lantenden Fracbtbriefee, in welchem anedrücklich vorznschreiben ist: „Frachtfrei zn befördern“	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- nnd Abladen dnrch Parteiorgane. Sendungen müssen für die k.n. k. Kriegsmarine, resp. für dae k. n. k. See-Arsenal in Pola bestimmt sein
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerruf, längstene aber bie Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längetens aber bie Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längetene aber bie Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif der Leoben-Vordernberger Bahn	Localtarif der Leoben-Vordernberger Bahn	Tarif für den Ung.-Adriatischen Eisenbahnverband vom 25. Mai 1891	Ausnahmetarif vom 1. September 1892	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	7·4 kr. incl. Mgb. nnd excl. Auf- und Abladegebühr	kr. N. excl. Auf- u. Abladegebühr: 8 / 8·5 / 13	149	142	86 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	4 kr. N. excl. Ladegebühr	6 / 7 / 10	100	114	78 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	3·4 kr.	kr. N. 2 / 1·5 / 3	49	28	8 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirnngswege	Im Kartirnngswege	Im Kartirnngswege	Im Kartirnngswege	Im Kartirnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen				Die Rückeendung der nebenbezeichneten Transport-Utensilien mnse innerhalb dreier Monate nach Anfgabe der bezüglichen Agrnmen-Sendungen erfolgen	

Kreuzer ö. W.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2158	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Position E-7 des Tarifes Theil I Eisen und Stahl der Position E-6 des Tarifes Theil I	Mährisch-Ostrau transit (für Sendungen von der Montan-Ostrau-Friedländer Bahn), dann von Schönbrunn	Triest S.B. und Fiume	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per verwendeten vierräderigen Wagen. Die Sendungen müssen nach einem ausserösterreichisch-ungarischen Hafen exportirt werden und binnen vier Monaten vom Datum des Eintreffens in Triest oder Fiume zur Verschiffung gelangen. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen.	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	145·9 kr. = 291·8 b 144·9 kr. = 289·8 b	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Beibringung der Original-Frachtbriefe und eines vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate in Triest, resp. vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume auf Grund der diesen Behörden vorliegenden Manifeste (Schiffsladelisten) ausgestellten, den directen Seeexport nach einem ausserösterreichisch-ungarischen Hafen nachweisenden Certificates, aus welchem die erforderlichen Daten und zwar: Die Abfahrt und Bezeichnung des Schiffes und der Inhalt eines jeden Collos, unter Angabe der Marken, Nummern und Gewichtes desselben, die directe Bestimmung der Güter etc. zu ersehen sind. Diese Documente müssen binnen 6 Monaten nach Beendigung des Bahntransportes in Vorlage gebracht werden	
3159	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakračer Eisenbahn und k. ung. Staats-Eisenbahnen	Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägebolz, auch Fassdauben, Parquetten und Friesen	Teresovac-Suhopolje Pivnica Gyulaves Bastaji Daruvar Sirač Pakrač Lipik Cabuna Sladojevce Slatina Supljalipa Konc. Zdenci	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindesten 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen der Transporte hat auf Kosten der Partei durch deren eigene Leute zu erfolgen, während das Abladen durch Organe der Bahnanstalt erfolgt	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Interne Tarife	Variabel	143 143 144 147 151 151 151 143 143 143 150 151 Heller incl. Steuer	Variabel	Im Kartirungswege		
2160	Südbahn-Gesellschaft		Frachtgüter aller Art excl. der im Abschnitt C des Tarifes, Theil I, behandelten bestimmten Transport-Gegenstände	Triest oder vice versa	Barcs Sissek	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Ungarisch-adriatische Verband-Tarife, Theil II Heft 2	Verschieden	121 91 kr. ö. W. incl. Mgb. u. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
2161	Südbahn-Gesellschaft		Eichenholz-Extract in tropfbar flüssigem Zustande	Barcs Siesek	Triest	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Ungarisch-adriatisches Verband-Tarifheft 2	121 91 Kreuzer ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transporteteuer	65 64	56 27 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:				
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		
				von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit
2162	Südbahn-Gesellschaft	Raah-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Zucker aller Art, roh und raffinirt, exclusive Traubenzucker (Glykose) und Stärkezucker	1) Vulka-Pordány 2) Eszterháza-Gyár	Triest	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief Die bezüglichen Sendungen müssen von Triest auf dem Seewege nach dem Auslande zur Weiterbeförderung gelangen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
2163	Südbahn-Gesellschaft	Raah-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Schilf und Schilfrohr auch Rohrdecken (durch Draht od. Bindfaden verbundenes Schilfrohr), ferner Bast und Binsen	Eszterháza-Fertő-Szt. Miklós	Triest	Bei Frachtzahlung für mindestens a) 5000 b) 10000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Localtarife	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Localtarife	Localtarife
	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Verschieden
	a) 368 b) 185 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	1) und 2) 194·0	1) 209·2 2) 212·0	1) 261·2 2) 268·0	Heller inclusive Manipulationsgebühr und ungarische Transportsteuer	Heller inclusive Manipulationsgebühr und ungarische Transportsteuer	Heller inclusive Manipulationsgebühr und ungarische Transportsteuer
	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Verschieden
	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege, wenn auf den Frachtbriefen Triest-Freihafen vorgeschrieben ist, sonst im Rückvergütungswege, vorausgesetzt, dass die Sendungen binnen 12 Monaten vom Tage des Eintreffens in Triest zum See-Exporte nach dem Auslande gelangen	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
		Gegen auf eine Zuckerfabrik als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und der amtlich beglaubigten Duplicate der Zuckersteuer-Restitutionsbolletten, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Wenn im Rückvergütungswege, gegen Vorlage der den Transport von der Aufgabestation bis Triest nachweisenden Original-Frachtbriefe und der den See-Export von Triest nach der ausländischen Bestimmungsstation nachweisenden Certificate des k. k. Hafen- und Seecapitanates, bezw. des k. k. Hauptzollamtes in Triest, welche Documente längstens 6 Monate nach der Weiterbeförderung ab Triest in Vorlage gebracht werden müssen			Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss
			Für Sendungen, welche nach Triest loco, dem österr.-ungarischen Küstengebiete (Istrien, Küstenland, Croatien, Dalmatien), Bosnien, der Herzegowina oder sonst landeinwärts bestimmt sind, finden diese Frachtsätze keine Anwendung			Besondere Bemerkungen	Besondere Bemerkungen

Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		
Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	
per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	
	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	
Art der Durchführung		

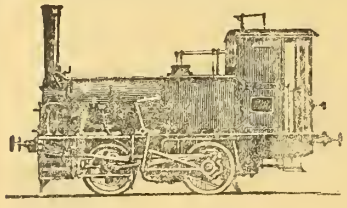
Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2164	Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen	Sammelladungsgüter	München	Triest (oder umgekehrt)	Die Sendungen müssen von Stationen der Linie Buchloe—Memmingen oder von südlich dieser Linie gelegenen bayerischen Stationen — mit Ausnahme von Lindau — herrühren, bezw. dahin bestimmt sein, und zwischen München und Triest nachweislich in Sammelladungen von 10000 kg pro verwendeten Wagen Beförderung finden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr	Variabel	Die über die Route via Arlberg erreichbaren Sätze	Variabel	Im Rückvergütungswege	a) In der Richtung nach Triest: Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Orig.-Frachtbriefe von der Aufgabsstation nach München, auf welchen Frachtbriefen von Seite der Güterexpedition München die Weiterbeförderung in Sammelladung nach Triest amtlich bestätigt erscheint. b) In der Richtung von Triest: Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Orig.-Frachtbriefe, auf welchen von Seite der Güterexpedition München die Ankunft in Sammelladung von Triest und die Weiterbeförderung nach der Bestimmungsstation amtlich bestätigt erscheint. Die betreffenden Documente ad a) und b) sind längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen in München, welche Verwaltung die Rückvergütung leistet, in Vorlage zu bringen	
2165	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cellulose (Holzzellstoff)	Josefihütte	Peri trans. Pontebba trans.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mind. 10000 kg pro verwend. vierräd. Wagen und Frachtbrief. Die Abfertigung der Sendungen hat mit directe nach der italienischen Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen auf Grund der Vorschriften des Tarifes für den Böhm.-Ital. Güterverkehr vom 15. Juli 1891 zu erfolgen. Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhm.-Ital. Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	23·46 23·32	Francs pro Tonne = 1000 kg	Variabel	Im Kartirungswege		
2166	Südbahn - Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Papier aller Art	Heinrichsthal	Triest-Freihafen	Für Sendungen mit der Bestimmung nach Ostindien und nach den westlich Gibraltar gelegenen europäischen, afrikanischen und amerikanischen Häfen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief, unter Anwendung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, bezw. des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Verkehr	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1892	180 kr. ö. W. 150 kr. ö. W. 30 kr. ö. W.		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Orig.-Bahnfrachtbriefe und Beibringung eines Certificates des k. k. Hafen- und See-Capitanates in Triest, bezw. des k. k. Hauptzollamtes in Triest, welche Documente längstens drei Monate nach beendetem Bahntransporte in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2167	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Leere Kohlensäcke als Retourendung	Trofaiach	Leoben S.B.	In jedem Gewichte. Anf- u. Abladen haben die Parteien zu besorgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif der Leoben-Vordernberger Bahn	9·6 kr.	6 kr.	3·6 kr.	Im Kartirungswege		
2168	Südbahn-Gesellschaft	Am Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export ans Oesterreich-Ungarn betheiligten Verwaltungen	Glaswaaren als: Hohlglaswaaren aller Art (auch in Verbindung mit medien Metallen oder in Geflechten), auch Glasballone, nur wenn verpackt	Böhm.-Leipa (über Triest seewärts)	Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel, Burgas, Varna, Galatz/Braila (im Sommer) und Küstendje (im Winter)	Bei Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandetarifes	Vom 1. Januar 1894 bis auf Widerruf. längstens aber bis Ende December 1894	Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Levantetarifes über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. Jänner 1892	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Gulden Gold ö. W.: 2·68	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Böhm.-Leipa (über Fiume seewärts)						2·86				
2169	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holzstoff in nassem Zustande	Lannsdorf	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Anf- und Abladen hat durch Organe der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Heller: 99	Heller: 72·6	Heller: 26·4	Im Kartirungswege		
					Peggau				91	68·0	23·0			

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



Locomotiven

für

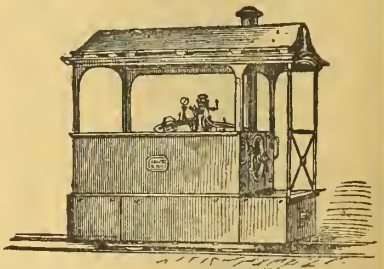
Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

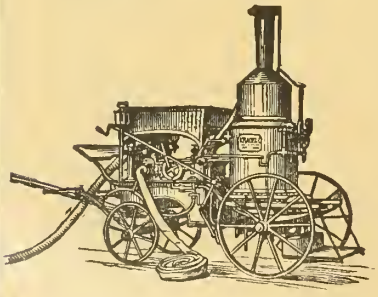
von 15—100 Pferdekraft.



LOCOMOBILEN

von 2—12 Pferdekraft.

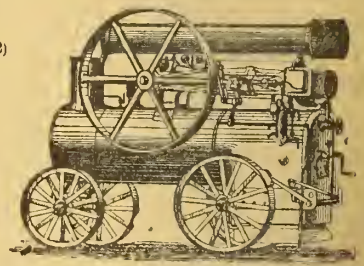
(352)



Dampf - Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% } des Frachtsatzes II. Classe
von 15—50 mit 50% }

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold
Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.
Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.
Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.
Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.
Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Bau-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen herzustellenden Vorortelinie der Wiener Stadtbahn ist die Ausführung von Unterbauarbeiten im Baulose 14 im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten in diesem 1624 m langen, von der Herrengasse in Weinhaus bis zum Krottenbache nächst der Neustiftgasse in Oberdöbling reichenden Lose betragen 1,043.979 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fach-Abtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung, Section Vorortelinie (XV. Bezirk, Bahnhofstrasse Nr. 1) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 19. December 1893, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer, alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im November 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Das

VERORDNUNGS-BLATT

des

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

für

Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Offert-Ausschreibung

auf

Hölzer für Bahnerhaltungs-Zwecke für die österr. Strecke.

Wir benöthigen für den österr. Streckentheil die nachfolgend verzeichneten Bahnerhaltungshölzer, welche wir im Offertwege in Theilquantitäten oder im Ganzen zu vergeben beabsichtigen, und zwar:

circa 41 m³ Balken, Bretter, Schwarten, Pfosten, Riegelhölzer aus Tannen- und Fichtenholz;
1600 Stück Einfriedungsstangen aus Tannen- und Fichtenholz;
1800 Stück Latten für Verdichtungen aus Tannen- und Fichtenholz;
30 Stück Zugschrauben-Schlagbäume aus Tannen- und Fichtenholz;
59 m³ Brückenträger, Pfosten, Bedielungspfosten, Rahmenleisten für Brücken aus Kieferholz;
9 m³ Schrankenständer, Ständer und Säulen, Polsterhölzer, Hectometerpflöcke aus Lärchenholz;
24 m³ Querträger, Säulen, Geländerholz, Sicherheitsbölzer aus Eichenholz.

Die oben erwähnten Bahnerhaltungshölzer benöthigen wir für das Jahr 1894 und sind die darauf bezugbabenden Offerte mit einem 50 kr.-Stempel versehen, gesiegelt und mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl 30.103/3354 A II“

bis längstens 22. December Mittags 12 Uhr bei unserem Secretariate (Budapest, Maria Valeria utcza 11) portofrei einzureichen.

Die Offertstellung hat sich entweder auf das ganze Lieferungsquantum oder auf Theile desselben, welche jedoch zumindest eine und dieselbe Holzgattung umfassen müssen, zu beziehen.

Im Offert ist der Preis per m³ und per Stück für jede Holzgattung einzeln franco einer unserer Stationen, sowie der kürzeste Lieferungstermin anzugeben, und soll dasselbe gleichzeitig die Erklärung enthalten, dass Offerent mit seinem Offerte bis 31. Jänner 1894 im Worte bleibt.

Wenn die Uebernahme ausnahmsweise nicht auf irgend einer Station der Kaschau-Oderberger Bahn stattfindet, so ist der Lieferant verpflichtet, die Diäten und Fahrspesen der übernehmenden Organe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu ersetzen.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. des Lieferungswerthes bei unserer Hauptcassa in Budapest zu deponiren. Dieses Vadium ist entweder im Baaren oder in cautionsfähigen Werthpapieren zu hinterlegen.

Verspätet oder ohne Vadium eingelangte Offerte oder solche, welche nicht den Offertbedingungen entsprechend ausgestellt und adjustirt sind, werden nicht berücksichtigt.

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn behält sich decidirt das Recht vor, zwischen den Offerenten ohne jede Rücksichtnahme auf die Preise und Bedingnisse frei wählen zu können.

Die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, ferner das zur Offertstellung unbedingt zu benützende Offert-Formulare und das Dimensions-Verzeichniss, können bei unserer Material-Anschaffung in Budapest gegen Erlag von 50 kr. bezogen werden.

Budapest, am 16. November 1893.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 138. Wien, 2. December 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Luditz über Theusing nach Petschau.

Das k. k. Handelsministerium hat den Stadtgemeinden Luditz, Theusing und Petschau im Vereine mit den Bezirksvertretungen Petschau und Luditz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Luditz im Anschlusse an die projectirte Localbahn Pladen-Luditz-Buchau über Theusing nach Petschau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 11. November 1893. Z. 56.670.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine in Oberdöbling an die Linien der Wiener Tramway- und der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft anschliessende Strassenbahn zu einer neu zu errichtenden Station der auf den Kahlenberg führenden Zahnradbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Verwaltungsrathe der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine in Oberdöbling an die Linien der Wiener Tramway- und der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft anschliessende Strassenbahn durch die Ober-Döblinger Hauptstrasse, Alleegasse, Hirschengasse, Grinzingerstrasse, Sieveringer Hauptstrasse, Wienerstrasse, Grinzinger Kirchengasse, Nussdorferstrasse und durch den Langackerweg zu einer neu zu errichtenden Station der auf den Kahlenberg führenden Zahnradbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 15. November 1893. Z. 56.810.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Friedland der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn über Schönwald, Rückersdorf, Bärnsdorf und Wünschendorf bis zur Reichsgrenze mit einer eventuellen Variante über Heinersdorf.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Johann Kraus, Bürgermeister in Friedland, und Consorten mit dem Erlasse vom 21. April 1893, Z. 16.690 (Verordnungs-Blatt vom 18. Mai 1893, Nr. 57) ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Friedland der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn über Schönwald, Rückersdorf, Bärnsdorf und Wünschendorf bis zur Reichsgrenze nächst dem letztgenannten Orte mit einer eventuellen Variante über Heinersdorf auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 30. October 1893. Z. 55.879.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

a) **Für die Auftheilung einer Umlage ist die specielle Norm massgebend, mit welcher diese Umlage bewilligt wurde.**

b) **Eine Wandlung der Rechtsanschauung der Administrativbehörde in concreten Fällen beirrt die Gesetzmässigkeit einer speciellen Entscheidung an sich nicht.**

Der mährische Landesausschuss hatte mit Entscheidung vom 21. Februar 1892, Z. 55.570, erkannt, dass die Stadtgemeinde Wischau nicht berechtigt sei, die 30-percentige Gemeindeumlage zur Einkommensteuer der in Wischau wohnenden Beamten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Jahre 1888, 1889, 1890 und 1891 auch von dem a. o. Zuschlage dieser Steuer zu erheben, weil nach der Allerh. Entscheidung vom 2. Jänner 1875 die Gemeinde Wischau berechtigt wurde, diesen Zuschlag in den Jahren 1875 bis 1894 nur von dem Ordinarium der Steuer zu erheben.

Die Gesetzmässigkeit dieser Entscheidung wurde in der beim Verwaltungs-Gerichtshofe eingebrachten Beschwerde aus dem Grunde angefochten, weil nach dem Gesetze vom 8. December 1881, L.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1882 für Mähren, für die zu Gemeindezwecken erforderlichen Zuschläge zu den directen Steuern dieselbe Steuergrundlage zu gelten hat, welche jeweilig für das betreffende Jahr in Ansehung der Auftheilung der Landeszuschläge zu diesen Steuern festgesetzt wird, und weil in den betreffenden Jahren die Landeszuschläge sowohl von dem Ordinarium, als auch von dem Extraordinarium der Steuer eingehoben wurden, und weil weiter der Landesausschuss die Zulässigkeit und Richtigkeit der von der Gemeinde gewählten Steuerbasis in anderen Entscheidungen anerkannt habe.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet in folgender Erwägung ab:

Die Einhebung des 30percentigen Zuschlages erfolgt in der Gemeinde Wischau auf Grund einer besonderen gesetzlichen Norm, und zwar auf Grund der Allerh. Entschliessung vom 2. Jänner 1875. Für den Inhalt und den Umfang dieses Besteuerungsrechtes der Gemeinde Wischau ist also ausschliesslich die citirte Specialnorm massgebend, mit welcher der genannten Gemeinde zur Rückzahlung der aus Anlass des Baues der Bürgerschule aufgenommenen Capitalien eine 30percentige Umlage auf die directen Steuern ohne a. o. Zuschlag für die Dauer von 20 Jahren, d. i. von 1875 bis 1894 bewilligt wurde.

Nach dieser Norm ist es zweifellos, dass die Umlagen nicht von dem gesammten Betrage der jeweilig ausgeschriebenen directen Steuern eingehoben werden darf, dass vielmehr durch diese Umlage jener Betrag der Steuer, welcher als a. o. Zuschlag bezeichnet wird, nicht getroffen werden darf.

Das von der Gemeinde Wischau angerufene Gesetz vom 8. December 1881 hat eben nur Anwendung auf jene Gemeindezuschläge, welche unter seiner Wirksamkeit zur Einhebung bewilligt werden, nicht aber auf Umlagen, deren Rechtsbasis bereits vor Wirksamkeit dieses Gesetzes geschaffen worden ist.

Der Umstand, dass der Landesausschuss in einzelnen concreten Fällen eine andere Rechtsanschauung zur Geltung brachte, beirrt selbstverständlich die Gesetzmässigkeit der gegenwärtig in Frage stehenden Entscheidung nicht.

[Erkenntniss vom 15. December 1892, Z. 3854; cf. Sammlung Budwiński, Band XVI, pag. 1014.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Strassenbahn mit elektrischem Betriebe von Smichow nach Kosiř. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung in Betreff des Projectes des Gemeindevorstehers von Kosiř für eine normalspurige Strassenbahn mit elektrischem Betriebe von Smichow nach Kosiř für den 5. und 6. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Carl Svatek betraut. [G.-I.-Z. 22.766.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Podwoloczyska: Erweiterung der Station Przemysl; politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Przemysl für den 6. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Rath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 22.966.]

Localbahn Wels (Haiding) -Aschach im Betriebe der k. k. Staatsbahnen. (Industriegeleise in der Station Eferding: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für ein Industriegeleise in der Station Eferding der Localbahn Wels (Haiding) -Aschach für den 4. December anberaumt. [G.-I.-Z. 23.274.]

Localbahn Častalowitz—Reichenau a/Kn.—Sollnitz-Kwasnei. (Hochbaupläne.) Die Normalpläne für die Hochbauten der genannten Localbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [4. November, Z. 58.021.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Aufstellung einer Hütte in Wien.) Am Centralbahnhofe in Wien wird für Zwecke der Holzhandlungsfirma Josef Reiner eine hölzerne Hütte aufgestellt. [4. November, Z. 58.444.]

— (Nebengebäude bei 29 Wächterhäusern und bei den Wasserstationsgebäuden in Weltrus nnd Berkowitz.) Bei den Wächterhäusern Nr. 216, 230, 232, 236, 247, 252, 260, 366, 376, 377, 378, 382, 383, 384, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 347 alt, 351 alt, 397, 402, 404, 408, 409, beim Wächterhaus in Brandeis a. A., dann bei den Wasserstationsgebäuden in Weltrus nnd Berkowitz der Strecke Böhm.-Trübau—Bodenbach werden Nebengebäude hergestellt. [29. October, Z. 57.213.]

— (Abtragung dreier Waggon-Drehscheiben am Umschlagplatze in Schönpriesen.) Am Umschlagplatze in Schönpriesen werden drei ausser Gebrauch stehende Waggon-Drehscheiben abgetragen. [23. October, Z. 55.876.]

— (Linie Bruck a/L.—Hainburg: Aufstellung von Schneezäunen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung, betreffs der projectirten Aufstellung von Schneezäunen längs der Linie Bruck—Hainburg für den 2. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirks-Commissär von Waniek betraut. [G.-I.-Z. 22.702.]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Project für eine Linie von Guntramsdorf nach St. Helena: Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Trassenrevision in Betreff des Projectes für eine Linie von Guntramsdorf nach St. Helena für den 5. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 23.032.]

— (Linie Wien—Wr.-Neudorf: Vergrösserung der Station Inzersdorf.) Auf Grund des Ergebnisses der am 14. October abgehaltenen politischen Begehung wurde für die Vergrösserung der Station Inzersdorf der Localbahn Wien—Wr.-Neudorf der Bauconsens ertheilt. Derselbe betrifft die Herstellung einer Reparaturwerkstätte mit Schmiede und Wasserstationsgebäude, ferner einen Anbau an die bestehende Locomotiv-Remise nebst den hiezu erforderlichen Geleiseanlagen und die Anlage eines neuen Stationsbrunnens. [2. November, Z. 57.842.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Einlegung zweier Weichen bei der Haltestelle „Schmelz“.) Bei der Haltestelle „Schmelz“ der Strecke Westbahnlinie-Hütteldorf wurden aus Verkehrsrücksichten zwei Weichen eingelegt. [6. November, Z. 59.091.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Localbahn Wodňan-Prachatitz: Güterzüge mit Personenbeförderung.) Seit 19. November werden ausser den bisherigen Zügen 3751, 3752, 3753 und 3754 auch die Güterzüge Nr. 3780 und 3781 zur Personenbeförderung zwischen den Stationen Wodňan und Wodňan Stadt der Localbahn Wodňan-Prachatitz herangezogen. Die Verkehrszeiten sind für den Zug Nr. 3781 ab Wodňan 4·30 Früh, an Wodňan Stadt 4·44 Früh und für den Zug Nr. 3780 ab Wodňan Stadt 8·50 Abends, an Wodňan 9·04 Abends. [Z. 63.045.]

Ausweis über die im III. Quartal 1893 auf den österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station bezw. Haltestelle	Eröffnungs-Tag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Haltestelle: Křimitz (zwischen den Stationen Pilsen und Tuschkau-Kosolup der Strecke Pilsen—Eger)	1. Juli	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Zonentarife; die Ausgabe der Fahrkarten in der Haltestelle selbst.
	Stationen: Lautschim (zwischen den Stationen Putzeried und Neugedein der Strecke Janowitz—Taus)		Für den Gesammtverkehr	War bisher wegen Mangel einer Zufahrtstrasse geschlossen. — Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Zonentarife, bezw. dem Nachtrag III zum Localgütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1893.
	Wiesa (zwischen den Stationen Brüx und Ossegg-Riesenberg der Strecke Prag—Moldau)			Gleichzeitig wurde die für den Gesammtverkehr eingerichtete Station Nieder-Oberleutensdorf und die für den Personen-, Gepäcks- und Transito-Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Wiesa der Linie Prag—Moldau aufgelassen. Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Zonentarife, beziehungsweise dem Nachtrage IV zum Local-Gütertarife, Theil II, Heft 1 vom 1. September 1839.
	Haltestelle: Lindau (zwischen den Stationen Brüx und Wiesa der Strecke Prag—Moldau)	1. September	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Haltestelle: Lomna (zwischen den Stationen Jablunkau und Mosty der Strecke Teschen—Csácza)	1. Juli	Für den Personenverkehr	Nur während der Sommermonate geöffnet. Die Fahrpreise betragen 67% von den Preisen der Tour- und Retourkarten ab den Stationen Teschen, Trzynietz und Jablunkau.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Haltestelle: Guttenfeld (zwischen der Haltestelle Bratelsbrunn und der Station Neusiedl-Dürnholz der Strecke Lundenburg—Zellerndorf)	1. August	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personentarife für das Hauptbahnnetz vom 1. April 1891. In Gutteufeld werden nur Fahrkarten der II. und III. Wagenclasse, und zwar nach allen Stationen und Haltestellen der Strecken Lundenburg—Zellerndorf, Lundenburg bis incl. Pausram, bezw. bis incl. Rohatetz und Dürnkrut verausgabt.
Oesterr. Nordwestbahn	Station: Luschtenitz (zwischen den Stationen Wlkawa und Dobrowitz der Strecke Nimburg—Jungbunzlau)	1. September	Für den Gesammtverkehr	War bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, beschränkten Eilgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet. Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personentarife vom 1. Juni 1891, bezw. nach dem Gütertarife vom 1. August 1883.

Ausland.

Preussen. (Stationsnamen-Aenderung.) Die Station Clausdorf der königl. preuss. Militäreisenbahn erhält ab 15. December die Bezeichnung „Rehagen-Clausdorf".

Sachsen. (Kohlenverkehr im III. Quartal auf den unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen.)

A. Der Steinkohlenversandt von Zwickau, Lugau-Oelsnitz und Dresden hat um 39.343 t = 4·86 pCt. gegen das III. Quartal 1892 zugenommen. Die Gesammtabfuhr betrug 848.995 t; davon stammten 482.778 t aus dem Zwickauer, 286.710 t aus dem Lugau-Oelsnitzer und 79.507 t aus dem Dresdener Bezirke. Dem III. Quartal 1892 gegenüber ist der Versandt von Zwickau um 33.524 t = 7·46 pCt. und von Lugau-Oelsnitz um 8300 t = 2·98 pCt. gestiegen, dagegen wurden im Dresdener Bezirke 2481 t = 3·03 pCt. weniger abgefahren. Auf die einzelnen Monate entfallen vom Gesammtverkehr: 254.978 t auf Monat Juli, 291.025 t auf August und 302.992 t auf September.

Unter den gesammten Stationen zeigten die höchsten Empfangsziffern: Chemnitz (einschliesslich Kappel) mit 77.415 t (davon 12.700 t von Zwickau und 64.045 t von Lugau-Oelsnitz = 22 pCt. der Gesammtabfuhr dieses Bezirkes), Leipzig (mit den Vorstadtbahnhöfen Plagwitz-Lindenau, Stötteritz und Connewitz) mit 69.490 t (davon 23.940 t von Zwickau und 44.950 t von Lugau-Oelsnitz; als wichtigste Empfangsstationen innerhalb Sachsens folgten: Reichenbach i. V. mit 32.549 t, Dresden mit 31.917 t, Werdau 30.318 t, Crimmitschau 29.986 t, Plauen i. V. 19.404 t, Glauchau 15.295 t, Meerane 14.755 t, Altchemnitz 9575 t, Freiberg (mit Schachtbahnhof) 9045 t, Aue 7735 t, Netzschkau 7408 t, Mittweida 6140 t, die Ladestellen der Industriebahn Zwicka-Crossen-Mosel zusammen 5995 t, Limbach 5460 t, Penig 5450 t, Waldheim 5005 t u. s. w. — Die bedeutendsten aussersächsischen Empfangsstationen waren: Gera (mit Pforten) mit 22.737 t, Greiz (Bahnhof und Haltestelle) 19.327 t, Hof und Nauhof 8735 t, Pössneck 8420 t, Nürnberg 8020 t, Unterwellenborn 7760 t, Bamberg 6042 t, Fürth 5838 t, Bayreuth 5615 t.

B. Der Braunkohlenversandt von Meuselwitz, Rositz u. s. w. betrug 273.483 t und hat gegen das III. Quartal 1892 um 6362 t = 2·38 pCt. zugenommen. — Am Gesammtversandt waren betheiligt: Meuselwitz mit 230.311 t, Rositz mit 33.347 t, Altenburg mit 6485 t und Rehmsdorf mit 3340 t. Die wichtigsten Empfangsstationen waren: Leipzig (mit Vorstadtbahnhöfen) mit 81.516 t, Gera mit Pforten mit 27.574 t, Altenburg 11.816 t,

Crimmitschau 9895 t, Zwenkau 7555 t, Lehndorf 5839 t, Schmöln in S.-A. 5083 t.

C. Der Braunkohlenverkehr aus Böhmen belief sich auf 1,000.413 t, das sind 112.333 t = 12·65 pCt. mehr als im III. Quartal 1892.

D. Der Steinkohlenverkehr aus Schlesien ergab eine Transportmenge von 86.930 t und hat gegen das III. Quartal 1892 um 7782 t = 9·83 pCt. zugenommon.

Italien. (Localbahn Maglie-Gagliano-Alezio.) Der Provincialausschuss von Lecce hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten ein Project für eine Localbahn Maglie-Gagliano-Alezio behufs Prüfung durch den Oberen Rath für öffentliche Arbeiten vorgelegt nnd gleichzeitig für diese Linie und für die Linie Francavilla-Ceglie-Martina mit Abzweigung Ceglie-S. Vito — deren Project bereits genehmigt ist — um eine jährliche Staatssubvention von 3000 Lire pro Kilometer und für die Dauer von 70 Jahren angesucht. Dieses Project wurde vom Ingenieur Francesco Laudiero aufgestellt. Die neue Eisenbahn würde eine sehr fruchtbare Gegend durchqueren, deren Bevölkerung 140.000 Seelen zählt. Die Länge der normalspurig auszuführenden Linie betrüge 78.980 m. Kunstbauten wären 52, Stationen 17 zu erbauen, und zwar: Maglie, Muro Leccese, Poggiardo Vaste, Spongano-Diso, Montesano-Miggiano, Tricase-S. Eufemia, Allessano, Gagliano del Capo, Castrignano-Patu, Salve, Presimè-Aequaviva, Taurisano, Casarano, Martino, Parabita, Tuglie und Alezio. Haltestellen sind 4 projectirt: Senarica, Castiglione d'Otranto, Montesardo und Marciano di Lema. Das rollende Materiale soll bestehen aus: 8 Locomotiven, 33 Personenwagen, wovon 8 gemischte I. und II. Classe, 11 II. Classe und 14 III. Classe, 8 Gepäckswagen und 120 Frachtwagen. Die Gesammtkosten würden sich auf 5,400.000 L. belaufen, wovon 800.000 L. auf das rollende Materiale entfielen.

— (Localbahn Chieti Station—Chieti Stadt.) Die Communalverwaltung von Chieti hat beschlossen, an das Ministerium für öffentliche Arbeiten ein Ansuchen um Ertheilung der Concession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von 75 cm Spurweite von der Station Chieti nach der Stadt gleichen Namens zu richten. Das Project wurde vom Ingenieur De Leonardis anfgestellt. Die gedachte Verwaltung hat auch um eine Staatssubvention von 3000 Lire pro Kilometer und für die Dauer von 70 Jahren angesucht. Provinz und Stadt Chieti haben sich zu einer Beisteuer von 16.000 Lire pro anno für die Dauer von 70 Jahren bereit erklärt.

— (Eisenbahn Adriatico-Formo-Amandola.) Die staatstechnische Direction für die Eisenbahnen in Teramo hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten das definitive Project für die Linie Adriatico-Formo-Amandola vorgelegt. Die Linie wird eine Länge von 52.390 m haben und 10,926.000 L. kosten.

— (Neue Fahrordnung und Zeiteintheilung.) Auf allen italienischen Eisenbahnen, sowohl Haupt-, als Secundärbahnen, wurde eine neue Fahrordnung anfgestellt, nach welcher Abfahrt und Ankunft der Züge um 10 Minuten später als bisher erfolgt, was in der Einführung der mitteleuropäischen Zeit, welche von der Römer Zeit um 10 Minuten variirt, seine Begründnng findet. Eine weitere Aenderung in den Fahrplänen besteht darin, dass die Stunden von 0 bis 24 laufen, so zwar, dass die Nachmittagsstunden 1, 2, 3 etc. mit den Zahlen 13, 14, 15 etc. angeführt erscheinen, wodurch die Nothwendigkeit einer speciellen Bezeichnung der Vor- und Nachmittagsstunden entfällt. Auch die bisherige Gepflogenheit, auf den auswärts vom Bahnhof befindlichen Uhren gegenüber den Perronuhren die Zeit um 5 Minuten zu antecipiren, wurde abgeschafft.

— (Statistische Daten über das rollende Materiale der Mittelmeerbahn.) Aus dem Prospecte der Generalstatistik sind nachstehende Daten über das rollende Materiale der Westbahn zu entnehmen: Am 30. December 1890 waren im Betriebe: 1278 Locomotiven mit abgesondertem Tender, am 31. December 1891 1294. Von diesen Locomotiven sind 47 mit Smith-Hardy-Bremse und 242 mit Westinghouse-Bremse versehen. Die Gepäckswagen erreichten am 31. December 1890 die Zahl 937. Hievon waren 147 mit Westinghouse- und 26 mit Smith-Hardy-Bremse versehen. Im Jahre 1891 fand keine Veränderung statt. Wagen für Frachten und Vieh standen am 31. December 1890 21.570, am 31. December 1891 21.565 in Verwendung (5 Wagen waren ausser Dienst gestellt worden). 11.545 Frachtwagen waren davon mit Bremse versehen. Die Wagen für Materialzüge waren am 31. December 1890 673, am 31. December 1891 676, hievon 308 mit und 368 ohne Bremse. Die Locomotiven legten im Jahre 1891 29,648.743 km zurück, die Wagen 344,341.928 km. Es verkehrten in diesem Jahre:

Schnellzüge	21.539
Personenzüge	160.399
Gemischte	52.551
Sonderzüge	2.735
	237.224
Lastzüge	139.967
Materialzüge	26.608

Im Jahre 1891 fanden 67 Zusammenstösse statt; hievon 5 auf der Strecke, 30 in Stationen und 32 von Locomotiven und im Verschiebe befindlichen Wagen. Entgleisungen kamen 79, nnd zwar 19 auf der Strecke, 24 in Stationen und 36 von Locomotiven und im Verschieben befindlichen Wagen vor. In Folge der Unfälle starben 101 Personen, darunter 38 Bedienstete, 33 aus eigenem Verschulden. Passagiere starben 4, wovon 3 aus eigenem Verschulden. In der Zahl 104 sind ferner inbegriffen 16 Unbekannte und 43 Selbstmörder. Verletzt wurden 208, und zwar 123 Bedienstete, 70 Passagiere und 10 in Folge versuchten Selbstmordes.

— (Concessionsertheilung für die Eisenbahn Erba-Bellagio.) Dem „Giornale dei lavori publici e delle Strade ferrate“ entnehmen wir, dass das Obere Comité der Eisenbahnen sich für Ertheilung der Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn Erba-Bellagio an die Ingenieure Crespi, Prevosti und Magrini, und zwar unter Gewährung einer Staatssubvention von 1000 Lire pro Kilometer und für die Dauer von 35 Jahren, ausgesprochen hat.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn im Juli und August.) In den ersten zwei Monaten des lanfenden Betriebsjahres, d. i. vom 1. Juli bis Ende August, betrugen die Einnahmen der das adriatische Netz bildenden Linien 17,197.491·10 Lire, wovon 8,724.920·74 L. auf den Monat Juli und 8,472.570·36 Lire auf den Monat August entfallen. Diese Einnahmen vertheilen sich auf das Haupt- und Secundärnetz folgendermassen: Juli: Hauptnetz 8,179.687·84 L., Secundärnetz 545.232·90 L.; August: Hauptnetz 7,961.302·33 L., Secundärnetz 511.268.03 L., zusammen im Bimester: Hauptnetz 16,140.990·17 L., Secundärnetz 1,056.500·93 L. Am 31. August mass das Gesammtnetz 5479 km, und zwar das Hauptnetz 4261 km, das Secundärnetz 1218 km.

— (Einnahmen der Secundärbahnen im Vergleiche der Monate Juli 1893 und 1892.)

1. Linie Bologna—Portomaggiore:		
Juli 1893	L.	29.000·—
Juli 1892	„	24.467·19
Zunahme	L.	4.532·81
2. Linie Padua—Montebelluna:		
Juli 1893	L.	13.000·—
Juli 1892	„	15.231·19
Abnahme	L.	2.231·19
3. Linie Cividale—Portogruaro:		
Juli 1893	L.	22.000·—
Juli 1892	„	18.435.19
Zunahme	L.	3.564·81
4. Linie Parma—Suzzara:		
Juli 1893	L.	13.000·—
Juli 1892	„	12.939·97
Zunahme	L.	60·03
5. Linie Torre—Arsiero:		
Juli 1893	L.	9.000·—
Juli 1892	„	11.917·26
Abnahme	L.	2.917·26
6. Linie Conegliano—Vittorio:		
Juli 1893	L.	6.500·—
Juli 1892	„	6.690·51
Abnahme	L.	190·51
7. Linie Vicenza—Treviso und Padua—Bassano:		
Juli 1893	L.	69.000·—
Juli 1892	„	55.281·61
Zunahme	L.	13.718·39
8. Linie Vicenza—Schio:		
Juli 1893	L.	28.000.—
Juli 1892	„	27.765·80
Zunahme	L.	234·20
9. Linie Arezzo—Stia:		
Juli 1893	L.	17.000·—
Juli 1892	„	14.900·69
Zunahme	L.	2·099·31

— (Einnahmen der sicilischen Eisenbahnen.) Während der ersten zwei Monate des laufenden Betriebsjahres (Juli und Augnst) hatten die sicilischen Eisenbahnen eine Gesammteinnahme von 1,606.856 L. Der Monat Juli participirt daran mit einer Summe von 844.603 L., der Monat August mit 762.253 L. Auf das Hauptnetz entfallen im Monate August 721.527 L., auf das Secundärnetz 123.076 L. Im Monate Juli auf das Hauptnetz 649.433 L., auf das Secnndärnetz 112.820 L. Von den Gesammteinnahmen entfallen auf das Hauptnetz 1,370.960 L. auf das Secundärnetz 235.896 L. Am 31. Augnst betrug die Länge des Gesammtnetzes 996 km (Hauptnetz 609 km, Secundärnetz 387 km).

— (Dividende der Mittelmeerbahn.) In der letzten Sitzung des Verwaltungsrathes der Mittelmeerbahn wurde mit Rücksicht auf den finanziellen Erfolg des Betriebsjahres 1892/93 beschlossen, der Generalversammlung der Actionäre die Auszahlung einer Dividende von 27 Lire pro Actie vorzuschlagen. Es verblieben mithin à saldo 7 Lire zu bezahlen, nachdem 20 Lire bereits anticipando bezahlt wurden.

— (Generalversammlung der sardinischen Secundärbahnen.) Bei der im vergangenen Monate stattgehabten Generalversammlung der sardinischen Secundärbahnen waren 38.000 Actien vertreten und waren nahezu alle Verwaltungsräthe anwesend. Den Hanptgegenstand der Generalversammlung bildete der Antrag, das gesellschaftliche Capital von 15 auf 5 Millionen zu reduciren, und zwar im Hinblicke auf den bereits erfolgten Ausbau von 600 km, welche das Netz der Gesellschaft bilden. Die Generalversammlung übertrug dem Verwaltungsrathe die ausgedehnteste Vollmacht behufs Erlangung der Ermächtigung zur besagten Reduction des Capitales, und wurde gleichzeitig beschlossen, die Beschlussfassung über die Art und Weise der Reduction einer späteren Generalversammlung zu überlassen.

Russland. (Russische Südwestbahnen.) Die Betriebsdirection der Russischen Südwestbahnen theilt mit, dass laut Pos. 9 des vom russ. Finanzministerium bestätigten Reglements, betreffend die Transitdurchfuhr von Bauholz (Bretter, Balken etc.) via Woloczysk oder Ungheni und Odessa ins Ausland (vide Tarifanzeiger der Russischen Eisenbahnen Nr. 241, Pnbl. Nr. 981), die obgenannte Direction auf der Station Odessa ein Transitlager für die provisorische Aufbewahrung des Bauholzes bis zu seiner Weiterbeförderung per mare ins Ausland, errichtet hat.

Bezugnehmend auf die Pos. 9, 11 und 14 oberwähnten Reglements, übernehmen die Rnssischen Südwestbahnen die Ansführung sämmtlicher Operationen, welche für die Waareneigenthümer, dnrch den Versandt des ausländischen Holzes via Woloczysk—Odessa, resp. Ungheni—Odessa und von dort per mare entstehen könnten, und zwar:

1. Die Aufbewahrung des Bauholzes auf dem Transitlager für die ganze, laut Pos. 9 erwähnten Reglements gestatteten Lagerfrist (im Verlaufe von 6 Monaten; falls jedoch der Odessaer Hafen zngefroren, auch für eine längere Zeit bis zur Eröffnung der Schiffahrt).
2. Die Zollmanipulationen in Odessa.
3. Das Ausladen und Umwiegen des in Odessa zur Aufbewahrung auf dem Transitlager gesandten Bauholzes; gleichfalls das Aufladen, Umwiegen und Zustellung desselben zum Dampfer zur Weitersendung per mare.
4. Versicherung desselben gegen Feuersgefahr, wobei die Versicherungssumme für den ersten Monat die Südwestbahnen auf eigene Kosten tragen; falls das Bauholz jedoch mehr, als einen Monat lagern sollte, so erheben die Südwestbahnen von den Versendern des Banholzes die Versicherungssumme nach dem wirklichem Betrage der Kosten, wobei ein angefangener Monat für voll gerechnet wird.
5. Sämmtliche, für die Weiterbeförderung des Bauholzes ab Odessa per mare nöthigen Manipulationen, und zwar: Eingabe an das Zollamt, Verfrachtung der Dampfer, Uebergabe des Bauholzes an das Schiff, Empfang der Connossemente, Seeversicherung und sämmtliche hieraus entstehende Correspondenzen mit den Versendern nnd den Empfängern des Bauholzes.

Für die Aufbewahrung des Bauholzes auf dem Transitholzlager laut P I gegenwärtiger Publication und für die Ausführnng obenerwähnter Manipulationen, erheben die Südwestbahnen 10 Rubel pro Wagen.

Die Halbcopekensteuer, welche in Odessa zu Gunsten der Stadt erhoben wird, und die Gebühren der Zollexpediteure der Südwestbahnen für die Verrichtung der Zollmanipulationen in den Einfuhrzollämtern Ungheni und Woloczyska sind in obiger Snmme mit enthalten.

Ausser der vorstehend erwähnten Gebühr von 10 Rubeln werden in Woloczysk noch folgende Zollamtsgebühren erhoben:

Für das Umladen	3 Rubel	5 Kop.		pro Waggon à 610 Pud
„ „ Umwiegen	1 „	— „		
Für die Marke	— „	10 „		
„ „ Kanzleigebühr	— „	15 „		pro Parthie
„ „ Stempelgebühr	— „	80 „		

Die Bahndirection ist jedoch beim rnss. Zolldepartement behufs Ermässigung dieser überaus hohen Gebühren eingeschritten und dürfte diesem Ersuchen umso eher in Bälde stattgegeben werden, als in Ungheni ausser der Marke, der Stempel- und Kanzleigebühr von zusammen 1 Rnbel 5 Kopeken pro Parthie nur eine Revisionsgebühr von 25 Kopeken pro Waggon eingehoben wird.

Falls vom Versender mit der Verfrachtung der Dampfschiffe, dem Empfange der Connossemente, Seeversicherung und mit der in Folge dessen entstehenden Correspondenzen mit den Versendern und Empfängern, statt der Südwestbahnen ein Privatexpediteur betrant werden sollte, so erhält Letzterer für die Verrichtung dieser Manipulationen aus der obenerwähnten Zehnrubelgebühr — eine Vergütung von zwei Rubeln pro Wagen. Ausser den obenerwähnten Manipulationen können von den Bahnorganen auf Wunsch der Versender noch folgende Operationen verrichtet werden:

a) Legen in Kreuzform der auf dem Transitholzlager angekommenen Bretter behufs Trocknen derselben, wofür eine Gebühr von $^1/_4$ Kop. pro Pud erhoben wird
b) Binden mit Schnüren oder Drähten, der während des Bahntransportes lose gewordenen Packen Bretter, wobei für jede besondere Umbindung $^1/_2$ Kop. erhoben wird; und
c) Stempeln der Bretter, wofür 20 Kop. für je Tausend Stempel erhoben werden (die betreffenden Stempel müssen von den Versendern geliefert werden.)

Vor dem Weiterversandt des Holzbaumaterials per mare ins Ausland sind von den Waareneigenthümern sämmtliche der Bahn für die Beförderung des Bauholzes von der Versandtstation bis Odessa-Port zukommenden Spesen, wie auch diejenigen Spesen, welche durch die Uebergabe des Bauholzes auf den Dampfer zur Weiterbeförderung per mare entstehen — auf der Güterexpedition Odessa-Port zu erlegen. Das für den Transitversandt via Woloczysk—Odessa oder Ungheni—Odessa bestimmte Bauholz muss in den ausländischen Frachtbriefen mit folgender Adresse versehen sein: „Odessa, Transitholzlager der Südwestbahnen zur Weiterbeförderung ins Ausland“. Mit der Administration des Transitholzlagers ist unser commercieller Agent Herr Julius Engel in Odessa (Telegramm-Adresse „Engel-Odessa“ betraut worden, und ertheilt selber sämmtliche, das Transitholzlager, wie auch den Weiterversandt des Holzes ab Odessa betreffende Auskünfte, ebenso wie die commercielle Agentur der Russ. Südwestbahnen in Wien, I., Canovagasse 3 zu diesbezüglicher Auskunftsertheilung bereit ist.

Schiffahrt.

Frankreich. (Wasserstrassenverkehr 1892.) Nach dem vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten veröffentlichten Ausweisen gestaltete sich der Verkehr der beladenen Wasserfahrzeuge und die Gesammtgüterbewegung auf den französischen Wasserstrassen im Jahre 1892, wie folgt.

Es befuhren:

1. Die Canäle, und zwar den Canal d'Aire von Bauvin nach Aire und die Abzweigung desselben nach Nocud 15.767 Schiffe mit 3,071.886 t Ladnng, den Seitencanal zur Aisne von Vieux les Asfeld nach Celles 7349 Schiffe mit 1,571.706 t Ladung, den Canal von der Aisne zur Marne von Berry au Bac nach Condé an der Marne 6558 Schiffe mit 1,419.883 t Ladung, den Canal des Ardennes von dessen Abzweigung von der Maas bis nach Vieux les Asfeld 2274 Schiffe mit 374.867 t Ladung, den Canal de Bergues von Bergues nach Dünkirchen 2709 Schiffe mit 314.986 t Ladung, den Canal de Berry in der Strecke Montluçon — Fontblisse 11.651 Schiffe mit 674.166 t Ladung, in der Strecke Fontblisse—Noyers 7729 Schiffe mit 410.095 t Ladung, in der Strecke Noyers bis zum Seitencanal der Loire 10.772 Schiffe mit 616.159 t Ladung, den Canal du Blavet von Pontivy nach Hennebont 3480 Schiffe mit 144.168 t Ladung, den Canal de Bourbourg von Guindal nach Dünkirchen 8786 Schiffe mit 1,128.638 t Ladung, den Canal de Bourgogne von Laroche nach St. Jean de Losne 4958 Schiffe mit 550.606 t Ladung, den Canal de Briare von dessen Abzweigung von der Loire bis nach Buges 7009 Schiffe mit 695.419 t Ladung, den Canal de Calais von West bis Calais mit den Abzweigungen

nach Ardres und Guines 5261 Schiffe mit 418.412 t Ladung, den Canal du Centre, u. zw. die Hauptlinie von Châlons sur Saone zur Loire 12.244 Schiffe mit 1,236.718 t Ladung, den Canal de la Colme von Watten nach Bergues 4331 Schiffe mit 438.995 t Ladung, den Canal St. Denis in der Strecke Paris (La Villette)—Briche 7869 Schiffe mit 1,702.921 t Ladung, den Canal de la Deule von Fort de Scarpe nach Marquette und die Zweiglinie von Séclin 22.772 Schiffe mit 4,890.741 t Ladung, denselben Canal von Marquette nach Deulemont 2970 Schiffe mit 480.258 t Ladung, den Canal de l'Est nördliche Linie von der belgischen Grenze nach Troussey 5656 Schiffe mit 1,093.427 t Ladung, denselben Canal südliche Linie, und zwar in der Strecke Toul—Messein 3750 Schiffe mit 719.353 t Ladung, in der Strecke Messein—Corre 1891 Schiffe mit 359.263 t Ladung, endlich die Zweiglinie von Nancy 1538 Schiffe mit 275.628 t Ladung; den Seitencanal zur Garonne, und zwar die Hauptlinie und die Abzweigung von Montauban 4924 Schiffe mit 211.859 t Ladung, den Canal du Havre a Tancarville von dessen Abzweigung von der Seine bis zum Hafen von Havre 2068 Schiffe mit 373.155 t den Canal de Lens ou de la Souchez vou Eleu nach Courrières 3815 Schiffe mit 902.623 t Ladung, den Canal du Loing von Buges nach Saint-Mammès 6863 Schiffe mit 804.838 t Ladung, den Seitencanal zur Loire von Digoin nach Briare und dessen Abzweigungen 19.263 Schiffe mit 1,500.021 Ladung, den Seitencanal zur Marne von Courrot bis zur Schleuse von Dizy 6094 Schiffe mit 1,344.468 t Ladung, den Canal de la Haute-Marne, und zwar die Hauptlinie 3045 Schiffe mit 514.161 t Ladung, die Abzweigung von Vassy 1149 Schiffe mit 182.676 t, den Marne-Rhein-Canal von Vitry le Francois bis zur Deutschen Grenze 12.062 Schiffe mit 1,500.021 t Ladung, den Canal St. Martin von Paris (La Villette) bis zur Seine 7501 Schiffe mit 1,094.478 t Ladung, den Canal du Midi Haupt- und Zweiglinie 6505 Schiffe mit 261.832 t Ladung, den Caual de Mons à Condé bis zur belgischen Grenze 2625 Schiffe mit 637.542 t Ladung, den Canal de Nantes à Brest, und zwar die Strecke Nantes—Redon 4622 Schiffe mit 304.980 t Ladung, die Strecke Redon—Châteaulin 2872 Schiffe mit 147.743 t Ladung, den Canal de Neuffossé von der Aire nach St.-Omer 11.316 Schiffe mit 1,715.090 t Ladung, den Canal du Nivernais von St. Léger des Vignes nach Auxerre mit der Abzweigung von Vermenton 3261 Schiffe mit 290.791 t Ladung, Seitencanal zur Oise einschliesslich des alten Canals Manicamp von Janville bis Chauny 15.305 Schiffe mit 3,858.436 t Ladung, Canal de l'Oise à l'Aisne von Abbécourt nach Bourg et Comin 5028 Schiffe mit 1,214.029 t Ladung, Canal de l'Ourcq von Port aux Perches nach Paris (La Villette) 11.581 Schiffe mit 761.896 t Ladung, Canal de St. Quentin von Combray nach Chauny 19.201 Schiffe mit 4,704.427 t Ladung, Canal du Rhone à Cette von Beaucaire nach Cette 4875 Schiffe mit 276.064 t Ladung, Rhein-Rhone-Canal von St. Symphorien bis zur Deutschen Grenze 1569 Schiffe mit 195.044 t Ladung, Canal de Roanne à Digoin 3125 Schiffe mit 290.372 t Ladung, Canal de Roubaix von Marquette bis zur belgischen Grenze mit der Abzweigung von Croix 2914 Schiffe mit 533.434 t, Canal de la Sambre à l'Oise von Landrecies nach Farguiers 3341 Schiffe mit 849.879 t, Canal de la Sensée von Etrun nach Courchelettes 11.072 Schiffe mit 2,685.371 t, Canal de la Somme von St. Simon nach Amiens 1970 Schiffe mit 427.071 t.

2. Die Flüsse, und zwar die Aa von St. Omer nach Gravelines 14.383 Schiffe mit 1,823.349 t, den Adour von Air nach Bec du Gave 3538 Schiffe mit 106.730 t, von Bec du Gave bis zur Mündung 8059 Schiffe mit 218.852 t Ladung, die Aisne von Celles bis zur Mündung in die Oise 1779 Schiffe mit 293.688 t Ladung, die Schelde, und zwar in der Strecke Cambray—Etrun 14.742 Schiffe mit 3,632.322 t Ladung, in der Strecke Etrun—Condé 7724 Schiffe mit 1,737.662 t Ladung, in der Strecke Condé—belgische Grenze 2241 Schiffe mit 474.054 t Ladung, die Garonne in der Strecke Agen—Castets 3893 Schiffe mit 124.440 t Ladung, in der Strecke Castets bis zur Mündung der Dordogne 10.494 Schiffe mit 528.347 t Ladung, die Loire von Nantes nach St. Nazaire 2546 Schiffe mit 245.760 t Ladung, den Lys von Aire bis zur belgischen Grenze 4575 Schiffe mit 639.174 t Ladung, die Marne von Dizy bis zur Seine 3237 Schiffe mit 626.470 t Ladung, die Mayenne von Brieves bis zur Loire 4594 Schiffe mit 198.708 t Ladung, die Mosel von Frouard bis zur Deutschen Grenze 1128 Schiffe mit 216.273 t Ladung, die Oise von Janville bis zur Seine 11.390 Schiffe mit 2,716.565 t Ladung, die Rhone, und zwar in der Strecke Parc—Lyon 5233 Schiffe mit 207.268 t Ladung, in der Strecke Lyon—Arles 6467 Schiffe mit 573.973 t Ladung, in der Strecke Arles—Mündung 1443 Schiffe mit 220.534 t Ladung, die Sambre von Landrecies bis zur belgischen Grenze 3610 Schiffe mit 893.807 t Ladung, die Saone in der Strecke Corre—St. Jean de Losne 2658 Schiffe mit 372.352 t Ladung, in der Strecke St. Jean de Losne — Ile Barbe 6785 Schiffe mit 776.578 t Ladung, in der Strecke Ile Barbe bis zur Mündung in die Rhone 4373 Schiffe mit 513.121 t Ladung, die Scarpe in der Strecke Arras—Courchelettes 1628 Schiffe mit 240.439 t, in der Strecke Courchelettes—Fort de Scarpe 11.908 Schiffe mit 2.875.842 t, in der Strecke Fort de Scarpe—Mortagne 2289 Schiffe mit 492.113 t Ladung, die Seine von Montereau bis zur Grenze der Departements Seine et Marne und Seine et Oise 10.238 Schiffe mit 1,456.230 t Ladung, in der Strecke von dieser Grenze bis Paris 21.937 Schiffe mit 3,943.294 t Ladung, innerhalb von Paris 25.211 Schiffe mit 4,889.290 t Ladung, in der Strecke Paris—Briche 14.205 Schiffe mit 2,960.923 t Ladung, in der Strecke Briche—Oisemündung 15.484 Schiffe mit 3,468.950 t Ladung, in der Strecke Oisemündung—Rouen 7687 Schiffe mit 1,460.650 t Ladung, in der Strecke Rouen—Havre 2388 Schiffe mit 342.576 t Ladung, die Vilaine von Pont de Cesson nach Mâlon 3120 Schiffe mit 149.473 t Ladung, die Yonne von Auxerre bis La Roche 1214 Schiffe mit 148.718 t Ladung, von La Roche nach Monterau 3214 Schiffe mit 441.572 t Ladung.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 21. November bei der Firma: „Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen“ eingetragen, dass sich diese Actien-Gesellschaft nunmehr auf die in der 13. ordentl. Generalversammlung der Actionäre vom 27. Juni 1893 beschlossenen und mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. October 1893, Z. 24.269, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet, denen zufolge der Verwaltungsrath aus mindestens 6 und höchstens 12 Mitgliedern besteht. Unter Einem wurden Dr. Ferdinand Ritter Krapf von Liverhoff, k. und k. Generalmajor und k. k. Ministerialrath a. D. in Graz, und Eugen Gutmann, Director der Dresdner Bank in Berlin, als Mitglieder des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen, dagegen die Procura des Heinrich Wiener über Widerruf gelöscht.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) Dieser Verein hielt am 27. November eine Versammlung ab, in welcher der Vorsitzende Civil-Ingenieur E. A. Ziffer unter allgemeiner Zustimmung Seiner Excellenz dem scheidenden Handelsminister Marquis Bacquehem für die Fürsorge und das Wohlwollen, welches während dessen Amtsthätigkeit dem Local- und Strassenbahnwesen jederzeit zugewendet wurde, den tiefgefühltesten Dank ausspricht und gleichzeitig der Hoffnung Ausdruck verleiht, dass seine Excellenz Graf Wurmbrand, der nunmehrige Leiter des Handelsministeriums, als einer der berufensten Vertreter der Interessen des Localbahnwesens, dem er eine ganz neue Richtung gegeben hatte, auch den Bestrebungen des gemeinnützigen Vereines seine Unterstützung nicht versagen dürfte.

Sodann besprach A. Pauer, Ober-Revident der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, das Thema: „Ueber die Gestaltung der Personen- und Gütertarife auf Localbahnen.“ Der Vortragende entwirft in grossen Zügen den historischen Entwicklungsgang des Eisenbahntarifwesens von seinen beschcidenen Anfängen bis auf unsere Zeit. Während früher lediglich die localen Bedürfnisse des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft als die leitenden Gesichtspunkte zur Festsetzung der Tarifpreise ins Auge gefasst wurden, erscheint heute das Tarifwesen auf nationalökonomischen und staatssocialistischen Lehren, mathemathischen Formeln und tiefsinnigen Selbstkostenstudien aufgebaut. Der Redner bezeichnet für die Personenbeförderung als das empfehlenswertheste System, den Entfernungstarif, wodurch das anzustrebende Ziel nach einer Tarifeinheit im Personenverkehre der Oesterr. Localbahnen erreicht werden könne. Bei Aufstellung der Tarife im Güterverkehre sollen deren grösste Einfachheit, leichte Handhabung und Uebersicht bei Wahrung der einheitlichen Gestaltung des Tarifschemas und der einschlägigen Bestimmungen als Grundlagen vorschweben und wäre auf die Einbeziehung der Localbahnen in directe Verkehre von vorneherein zu verzichten. Der Vortragende empfiehlt die allgemeine Einführung des Raum- und Gewichtssystemes unter vollster Berücksichtigung der Concurrenz des Strassenfuhrwerkes und der sonstigen localen Bedürfnisse, indem er mit dem Wunsche schliesst, dass der Ruf nach einer Vereinfachung des Tarifsystemes auf den heimatlichen Localbahnen nicht ungehört verhallen möge.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Reexpedition für Holztransporte in Lussnitz.

Die österr. Schnittsätze des Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Gütertarifes vom 1. October 1887, bezw. des Nachtrages IV hiezu, giltig vom 1. December 1892 für Holz im Verkehre von Stationen der Strecken Rottenmann—St. Ruprecht inclus. nach den westlich und südlich Padua gelegenen italienischen Stationen finden pro 1894 im Rückvergütungswege Anwendung, wenn die Sendungen in Lussnitz reexpedirt werden.

Die Reexpedition der im Jahre 1894 nach der genannten Reexpeditionsstelle gebrachten Holztransporte ist bis Ende April 1895 zulässig.

Die Reexpeditions-Bedingungen liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Villach zur Einsicht auf.

Wien, am 27. November 1893. [1011]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Reexpedition für Holztransporte in Villach.

Die österreichischen Schnittsätze des Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Gütertarifes vom 1. October 1887, bezw. des Nachtrages IV hiezu, giltig vom 1. December 1892 für Holz im Verkehre von Stationen der Strecke Rottenmann — St. Ruprecht inclusive nach den westlich und südlich Padua gelegenen italienischen Stationen finden pro 1894 im Rückvergütungswege Anwendung, wenn die Sendungen in Villach k. k. St. B. oder in Villach S. B. reexpedirt werden.

Die Reexpedition der im Jahre 1894 nach den erwähnten Reexpeditionsstellen gebrachten Holztransporte ist bis Ende April 1895 zulässig.

Für die in Villach S. B. reexpedirten Holzsendungen wird Seitens der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft eine Manipulationsgebühr von fl. 4.— ö. W. pro Wagen erhoben, wenn das Ab- bezw. Aufladen durch die Partei erfolgt und eine Manipulationsgebühr von fl. 8.— österr. Währung pro Wagen berechnet, wenn das Ab- bezw. Aufladen durch die Bahnorgane besorgt wird.

Die Reexpeditions-Bedingungen liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Villach zur Einsicht auf.

Wien, den 27. November 1893. [1012]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Südwest - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverkehr.

Reexpedition für Holztransporte in Villach.

Die Frachtsätze des Südwest-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafentarifes, giltig vom 1. September 1892 für Holz im Verkehre von Stationen der Strecke Rottenmann—St. Ruprecht incl. nach Triest-S. Andrea, Triest-Freihafen k. k. Oe. St. B. und Triest S. B. werden ab 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894 im Rückvergütungswege angewendet, wenn die Sendungen in Villach S. B. oder in Villach k. k. Oe. St. B. reexpedirt werden.

Die Reexpedition der im Jahre 1894 nach den vorerwähnten Reexpeditionsstellen gebrachten Holztransporte ist bis Ende April 1895 zulässig.

Für die in Villach S. B. zur Reexpedition gelangenden und nach Triest bestimmten Holztransporte wird eine Manipulationsgebühr von fl. 4.— ö. W. pro Wagen berechnet, wenn das Auf- und Abladen Seitens der Partei besorgt wird.

Wird aber das Auf- bezw. Abladen dieser Transporte durch Bahnorgane bewirkt, so gelangt hiefür eine Manipulationsgebühr von fl. 8.— ö. W. pro Wagen zur Berechnung.

Diese Manipulationsgebühren werden bei der Refactie-Liquidirung in Abzug gebracht.

Die bezüglichen Reexpeditions-Bedingungen liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Villach zur Einsicht auf.

Wien, am 27. November 1893. [1013]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung.

In der in Nummer 133 vom 21. November 1893 dieses Blattes auf Seite 2093 enthaltenen, den obbezeichneten Gegenstand betreffenden Kundmachung erhält der vorletzte Absatz folgende richtige Fassung:

„Soweit durch den neuen Tarif, bezw. durch den Nachtrag I zu Theil II, Heft III, Frachterhöhungen eintreten, bleiben die betreffenden bisherigen Frachtsätze noch bis 12. Jänner 1894 in Wirksamkeit."

Wien, am 27. November 1893. [1014]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung einer Station für den Gesammtverkehr.

Am 4. December 1893 wird die in eine Station umgestaltete Haltestelle Terfens zwischen Schwaz und Fritzens auf der Linie Kufstein—Ala unter der nunmehrigen Bezeichnung „Terfens-Weer" für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 27. November 1893. [1015]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Tarifen.

Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1894 treten folgende Tarife des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes sammt den hiezugehörigen Nachträgen ausser Kraft, und zwar:

1. Tarif Theil II, Heft A, vom 15. October 1886 sammt Nachtrag I—IV.
2. Tarif Theil II, Heft C, vom 1. Jänner 1890 sammt Nachtrag I—III.
3. Tarif Theil II, Heft E, vom 1. September 1890 sammt Nachtrag I und II.
4. Tarif Theil II, Heft F, vom 1. April 1891 sammt Nachtrag I—IV.

Prag, am 28. November 1893. [1016]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Hanpt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.

Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, k. und k. Hof-Spediteur, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.

Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladnngen nach verschiedeneu Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten
Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Speditiou von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 7.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER. Theaterplatz 16.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe. VOITERSREUTH.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. ILMENAU in Thüringen. SAALFELD a/S. in Thüringen. MÜHLHAUSEN in Thüringen. SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterrcichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtnngen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassnngsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.

Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtnngen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlnngen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen**. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.

Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahneu.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

General-Agentnr der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentnr und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA,
DABROWA (Iw.-Dahr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition and Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft Aussig und Bodenbach.
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft,
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition nnd Commission,
Commercielle Agentnr der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2170	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Raffinadezucker der Classe II bei Aufgabe in Mengen unter 10000 kg	Angern	a) Wien Nordbahnhof b) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Anfuhrfernung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. a) 24·0 b) 25·5	kr. a) 20·0 b) 24·0	kr. a) 4·0 b) 1·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgebsrin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende März 1895	Das Zugeständniss nach Wien hat für Sendungen, welche unter der Adresse eines Lagerhauses befördert und daselbst reexpedirt werden, keine Giltigkeit
				Dürnkrut					29·0 30·5	25·5 29·5	3·5 1·0			
				Hohenau					36·5 38·0	32·5 36·5	4·0 1·5			
				Lundenburg					46·0 47·0	42·0 46·0	4·0 1·0			
				Branowitz					63·0 64·5	59·0 63·0	4·0 1·5			
				Rohrbach-Seelowitz					67·0 68·5	63·0 67·0	4·0 1·5			
				Göding					56·5 57·5	52·5 56·5	4·0 1·0			
				Rohatetz					60·0 61·0	56·0 60·0	4·0 1·0			
				Bisenz-Pisek					66·5 67·5	62·5 66·5	4·0 1·0			
				Hradisch					73·0 74·5	69·5 73·5	3·5 1·0			
				Kojetein					97·0 98·0	91·0 95·0	6·0 3·0			
				Chropin					99·5 101·0	93·5 97·5	6·0 3·5			
				Bedihošt					103·0 108·0	97·0 101·0	6·0 7·0			
				Hullein					88·5 89·5	82·5 86·5	6·0 3·0			
				Kremsier					92·0 93·5	86·5 90·5	5·5 3·0			
				Preran					96·0 97·0	90·0 94·0	6·0 3·0			
				Olmütz					107·0 108·5	101·0 105·0	6·0 3·5			
				Leipnik					103·5 105·0	97·5 101·5	6·0 3·5			
				Troppau					149·5 150·5	141·5 145·5	8·0 5·0			
				M.-Ostrau					138·0 139·0	130·0 134·0	8·0 5·0			
				Chyhi					157·9 158·8	149·9 153·9	8·0 4·9			
				Brünn Nord- od. Staatsbahnhof	Wien Nord- od. Staatsbahnhof				68·0	64·0	4·0			
				Brünn Nordbahnhof	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				72·0	68·0	4·0			
				Angern	Krakau loco und transito				175·9	167·9	8·0			
				Dürnkrut					172·9	164·9	8·0			
				Hohenau					168·4	160·4	8·0			
				Branowitz					167·5	159·5	8·0			
				Rohrbach-Seelowitz					165·1	157·1	8·0			
				Kojetein					127·0	121·0	6·0			
				Chropin					124·5	118·5	6·0			
				Bedihošt					139·5	133·5	6·0			
				Hullein					126·0	120·0	6·0			
				Leipnik					111·0	105·0	6·0			
				Lundenburg				Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verband. Theil II, Heft 1, vom 1. October 1893	Verschieden	155·0					
				Brünn						151·7				
				Göding						148·7				
				Rohatetz						146·6				
				Bisenz-Pisek						140·0				
				Hradisch						133·5				
				Kremsier						124·0				
				Preran						112·5				
				Olmütz						124·0				
				Troppan						89·5				
				M.-Ostrau						73·0				
				Chybi						50·0				

Fortlaufende Nr.	2171	2172
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der und im Namen der	Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Leer retourgebende Bierfässer	Zinkweiss
für die Transportstrecke von	M. - Ostrau	M. - Ostrau
für die Transportstrecke nach	Wien Nordbahnhof oder Wien Staatsbahnhof	(Wien Nordbahn-Donaunferhahnhof transito (zum Umschlage per Schiff)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Brünn Nordbahnhof	Brünn Nordbahnhof oder Brünn Staatsbahnhof
und gilt in der Zeit	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Anflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen, sowie Ab- und Auflegen der Sendungen durch Parteiorgane	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Nachweisliche Bestimmung der Sendungen nach dem Oriente
	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz per 100 kg	65·2 kr.	139 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	40·7 kr.	85 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	24·5 kr.	54 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche von Seite der Anfliefernngsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seite der Empfangsstation, dass das Ahladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmescheine, auf welchen Seitens der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in authentischer Weise bestätigt sein muss, dass die Sendungen nach dem Oriente weiterbefördert wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Original-Aufnahmescheine werden nicht wieder zurückgestellt
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nr.	2173	2174	2175	2176
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Betheiligten Verwaltungen			Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)	Mineralkohlen und Coaks	Mineralische Kohle	Mineralische Staubkohle
für die Transportstrecke von	Bedihošt Bienz-Pisek Brünn K.F.N.B. Chyhi Chropin Göding Hohenau Hollein Kojetein Leipnik Lundenburg Olmütz Preran Rohatetz Rohrbach-Seelowitz	Ostrauer Revier: M.-Ostrau Hruschau Szczakowa Trzebinia Oderberg Dombrau Karwin	Kladno, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad, Duby und Střebichovic-Vinařic	Kladno, Duby, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad, Střebichovic-Vinařic
für die Transportstrecke nach	Marchegg transito (für Sendungen nach Palota, Budapest [nyugoti-pályaudvár, dunapárti-téher-pályaudvár, fővárosi-közraktárak, Józsefváros, Lipótváros, Kelsuföld, Südbahnhof] und den unterhalb Budapest gelegenen ungarischen Stationen)	Lábatlan Station der Esztergom—Almás-füzitöer Localbahn	Bodenbach St.E.G. loco	Wien St.E.G.
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für das Effectivgewicht zum mindesten jedoch für das Ladegswicht der verwendeten Wagen. Im Uebrigen sind die für den Kohlenverkehr bestehenden tarifarischen Bestimmungen massgebend	För das 600 Tonnen übersteigende Quantum.	**Auflieferung eines Minimal-Quantums von 1000 Tonnen.**
			Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. December 1893 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, spätestens bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif vom 1. Jänner 1893, bezw. temporärer Anhang hiezu, giltig vom 1. Jänner 1894	Heft III des ab 1. April 1892 giltigen Ausnahmetarifes für den Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr u. Heft III des vom 1. Mai 1892 giltigen Tarifes für den Oberschles.-Oest.-Ungar. Kohlenverkehr	Localtarife	Localtarife
Bezeichnung				
Frachtsatz per 100 kg	67·0 kr. 54·0 69·5 82·0 52·0 30·0 64·0 50·0 30·0 60·5 63·0 65·0 39·0 66·0 63·0 52·0 50·5		Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	kr. 35·7 21·9 25·0 52·0 32·5 18·7 12·3 29·0 31·7 33·8 15·4 23·6 34·9 31·4 19·8 22·1	kr. 66·0 82·2 80·9 68·0 66·0 65·0		47·0 kr. | 47·5 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	kr. 31·3 32·1 44·5 30·0 31·5 31·3 17·7 31·5 31·3 31·2 23·6 31·1 31·6 32·2 28·4		5·8 kr. | 3·0 kr.	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf den Reclamanten als Versender lautende, nämlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1895 einzusenden sind	Auf den Reclamanten als Versender lautende, nämlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen		Für Sendungen von Preussisch-Schlesien wird zu den Oderberger Frachtsätzen an Ueberfuhrsgebühr 1 kr. pro 100 kg hinzugerechnet		Für andere Kohlengattungen als Staubkohle hat dieses Zugeständniss keine Giltigkeit

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2177	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kohle aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere und von Stebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	K r a l u p	Prag St.E.G. Bubna St.E.G. Bubenč	**Auflieferung eines Minimal-Quantums von 2000 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen. Anfrechtbaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Ausnahmetarif für mineralische Kohle etc. vom 1. März 1888	8·1	Krenzer 7·1	1·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
2178	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle und Coaks	Kladno, Altkladno, Nenkladno, Buschtěhrad, Duby und Stebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Brünn loco und transit, Schimitz Den Stationen von Střelic bis Grussbach-Schönan und von Possitz-Joslowitz bis Znaim (excl.) Den Stationen von Grussbach-Schönan (excl.) bis Stadlau und Wien St.E.G. Schwechat-Kledering Grammat-Neusiedl Klein-Neusiedl	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jännnr 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	L o c a l t a r i f e	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 46·0 47·0 48·0 49·0 49·5 51·4		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
2179	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		T h e e r	via Wiener Verbindungsbahn: Wien St.E.G. loco Wien Nordbahnhof transit (für Augern)		Aufgabe in vollen Wagenladungen. Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Verbindungsbahntarif	Manipulationsgebühr der St.E.G.	Krenzer 4	4	Im Kartirungswege		Ausser der ermässigten Manipulationsgebühr der St.E.G. wird die Transportgebühr der Wiener Verbindungsbahn, sowie die der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erhoben
2180	**Oesterr. Nordwestbahn**		Güter der Classe I	Stationen der Strecken Altpaka bis Tannwald und Seidenberg (excl. Turnau), Altpaka bis Hohenelbe, Freiheit-Johannesbad und Liebau, sowie bis Josefstadt und Chlumetz (excins. Wostroměř und Jitschin)	A l t p a k a	Die Sendungen müssen von Altpaka als Sammelladungen mit directen Frachtbriefen nach Triest weiterbefördert werden. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B.	Verschieden	Frachtsätze des Localtarifes für Güter der Classe II plus Portozuschlag der S.N.D.V.B.		Im Rückvergütungswege	Vorlage der Identität der Sendungen bis bezw. von Altpaka nachweisenden Original-Fracht-Documente bis längstens Ende Februar 1895	Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif erhoben

Fortlaufende Nr.							
Die Publication erfolgt	von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht:	für die Transportstrecke			
			für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss
2181	Oesterr. Nordwestbahn		Oberschlesische Kohle	Mittelwalde transito	Prag Oe.N.W.B. Lieben Oe.N.W.B. Wieočan Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894
2182	Oesterr. Nordwestbahn		Oberschlesische Kohle	Mittelwalde transito	Lieben Oe.N.W.B.	Verfrachtung eines Minimalquantums von 1000 metr. Tonnen. Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894
2183	Südnorddeutschen Verbindungsbahn als betriebführende Verwaltung der Localbahn Königshan-Schatzlar		Kohle	Irgend einer Aufgabsstation der Localbahn Königshan-Schatzlar und der bestehenden Abzweigung von Lamperedorf	Königshan loco und transito	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien in der für diese Leistungen jeweilig festgesetzten Frist auf ihre eigenen Kosten und durch ihre eigenen Leute zu besorgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894
2184	Südnorddeutschen Verbindungsbahn als betriebführende Verwaltung der Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald		Braunkohle	Reichenberg transito	Gablonz-Brandl	Unter Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des citirten Tarifes. Die Sendungen müssen frachtbriefmässig für die Ortschaften Reinowitz, Grünwald, Lautschney, Johannesberg und nächste Umgebung bestimmt sein und dahin ab Gablonz-Brandl per Achse abgeführt werden. Die Prüfung, ob dieser Bedingung entsprochen wurde, bleibt speciell vorbehalten	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894
2185	Südnorddeutschen Verbindungsbahn als betriebführende Verwaltung der Localbahn Königshan-Schatzlar		Braunkohle	Reichenberg transito	Gablonz-Brandl	Unter Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des citirten Tarifes. Die Sendungen müssen frachtbriefmässig für die Ortschaften Reinowitz, Grünwald, Lautschney, Johannesberg und nächste Umgebung bestimmt sein und dahin ab Gablonz-Brandl per Achse abgeführt werden. Die Prüfung, ob dieser Bedingung entsprochen wurde, bleibt speciell vorbehalten	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894
2186	Südnorddeutschen Verbindungsbahn als betriebführende Verwaltung der Localbahn Königshan-Schatzlar		Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach, Tarif vom 1. September 1892	Verschieden	Verschieden	3 kr. ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege
2187	Südnorddeutschen Verbindungsbahn als betriebführende Verwaltung der Localbahn Königshan-Schatzlar		Localtarif der Localbahn Königshan-Schatzlar	6 kr. ö. W. Noten	4 kr. ö. W. Noten	2 kr. ö. W. Noten	Im Kartirungswege
2188	Oesterr. Nordwestbahn		Oberschles.-Oesterr. Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Lieban etc., Tarif vom 1. Jänner 1892	37·3 kr. ö. W. Noten *)	33·3 kr. ö. W. Noten	4 kr. ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege
2189	Oesterr. Nordwestbahn		Oberschles.-Oesterr. Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Lieban etc. Tarif vom 1. Jänner 1892	44 kr. ö. W. Noten	37·3 kr. ö. W. Noten	6·7 kr. ö. W. Noten	Im Kartirungswege
2190	Südnorddeutschen Verbindungsbahn als betriebführende Verwaltung der Localbahn Königshan-Schatzlar		Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Orig.-Frachtbriefe. Die Vorlage hat mittelst Consignation quartalweise zu erfolgen, und zwar für das IV. Quartal spätestens bis Ende Februar 1895				

*) Siehe vorstehend verlautbarten Kartirungssatz

Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nr.	2185	2186	2187
Die Publication erfolgt und im Namen der	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Oesterreichischen Nordwestbahn	Oesterreichischen Nordwestbahn
	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Steinkohlen	Kohle	Kohle
für die Transportstrecke von	Seidenberg traneito	Wenzeslausgrube Rubengrube Neurode Möhlten	Lieban traneit nud Mittelwalde transit
für die Transportstrecke nach	Friedland i. B. Raspenau-Liebwerda	Lisea	Königinhof
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**3000 Tonnen Minimalquantum für beide Stationen zusammen.** Bei Erfüllung der in den bezeichneten Tarifen enthaltenen Bedingungen. — Die Transporte müssen für die Ortschaften Hegewald, Neustadtl, Bärnsdorf nnd Heinersdorf bestimmt eein und dabin von den Bahnhöfen per Achse abgeführt werden	Unter Aufrechthaltung der allgemeinen Bedingungen des citirten Tarifes	**Aufbringung eines Minimalquantums von 15000 metr. Tonnen.** Aufrechtbaltnng der Bedingungen der citirten Tarife. — Die Sendungen müssen zu den directen Frachtsätzen der citirten Tarife abgefertigt werden
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bie 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bie anf Widerruf, längsteus bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende Decemher 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc., Tarif vom 1. Jänner 1892, und Niederschleeischer Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Jnni 1889	Niederschleeiecher Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Jnni 1889	Niederschlesischer Kohlentarit nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889. — Oberschlesisch - Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Lieban etc., Tarif vom 1. Jänner 1892
Frachtsatz per 100 kg	9·0 9·0 Kreuzer ö. W. Noten	52·1 *) 50·9 *) 50·6 *) 50·4 *) kr.	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	4·7 4·7 Kreuzer ö. W. Noten	46·4 45·3 45·0 44·9 kr.	Verschieden
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	4·3 4·3 Kreuzer ö. W. Noten	5·7 5·6 5·6 5·5 kr.	4·5 kr. ö. W. Noten
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf den Contrabenten als alleinigen Aufgeber lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der in Hegewald, Neustadtl, Bärnedorf und Heineredorf domicilirenden Empfänger die thatsächliche Empfangnahme der Kohle bestätigt erscheint, consignirt spätestens bis Ende März 1895		Gegen Vorlage der anf den Namen der reclamirenden Firma als alleinigen Vereender lautenden. bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche consignirt spätestens bie Ende Februar 1895 einzusenden sind
Besondere Bemerkungen	Soliten eich inuerhalb der Vertragsdauer die officiellen Frachtsätze iu diesen Relationeu ermäseigen. so verringert eich im gleichen Ansmaasee der bewilligte Nachlaes	*) Obne Curskürznng	Auf die Versandtstellen: Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode und Möhlten des Niederschlesischen Tarifes vom 1. Juni 1889 findet dieses Zugeständniss keine Anwendung

Buschtěhrader Eisenbahn

Böhmischen Westbahn

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2188			Eisen*) Güter der Tarifclassen II	Altkladno	Nürechan und umgekehrt	1. Aufgabe der Sendungen als Frachtgut 2. Erfüllung der für die betreffenden Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen 3. Zuweisung sämmtlicher Sendungen dem Bahntransporte via Kladno—Prag (Smichow)	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1894	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Kreuzer ö. W. 96·2	80·0	16·2	Im Kartirungswege	Gegen Original-Anfnahmescheine, bezw. bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, rücksichtlich der Sendungen von Altkladno; gegen Original-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Empfängerin lautend, rücksichtlich der Sendungen nach Altkladno. Diese Documente müssen in den Monaten April, Juli, October 1894, bezw. Jänner 1895 für die Sendungen aus dem jeweilig verflossenen Vierteljahre bei der Buschtěhrader Eisenbahn eingereicht werden	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
			A						81·2	65·0	16·2			
			B						69·7	63·1	6·6			
			C						50·9	44·0	6·9			
			a						89·9	80·0	9·9			
			b						77·6	63·1	14·5			
			Eisen*) Güter der Tarifclassen II	Altkladno	Pilsen (B.W.B.) loco und umgekehrt				88·8	80·0	8·8			
			A						74·8	65·0	9·8			
			B						64·1	57·4	6·7			
			C						47·3	44·0	3·3			
			a						82·5	73·3	9·2			
			b						71·2	57·4	13·8			
			Eisen*) Güter der Tarifclassen II	Altkladno	Nürechan und umgekehrt				96·2	60·0	36·2			
			A						81·2	50·0	31·2			
			B						69·7	48·1	21·6			
			C						50·9	42·0	8·9			
			a						89·9	60·0	29·9			
			b						77·6	48·1	29·5			
			Eisen*) Güter der Tarifclassen II	Pilsen (B.W.B.) loco und umgekehrt					88·8	60·0	28·8	Im Rückvergütungswege		
			A						74·8	50·0	24·8			
			B						64·1	47·1	17·0			
			C						47·3	42·0	5·3			
			a						82·5	60·0	22·5			
			b						71·2	47·1	24·1			

*) Die Frachtsätze für Eisen gelten für:

Eisen und Stahl, auch verzinkt, etc.; Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art etc.; Eisen und Stahl, roh, aller Art etc.; Eisen und Stahl, alt und gebrochen etc. . . . . } sämmtlich nach der Nomenclatur unter Pos. E—6, 7, 8 und 9 des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893, und zwar:

a) bei Aufgabe in jedem Gewichte,
b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen

Fortlaufende Nr.	2189	2190	2191
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Hopfenstangen als Frachtgut	Raffinadzucker als Frachtgut	Eisen und Stahl der Classe C
für die Transportstrecke von	Königswart-Sangerberg Kuttenplan Marienbad Plan-Tachau Sandau	via Komotau: Aussig (A.T.E.), Dux, Schönpriesen	Komotau transit (für Sendungen von Teplitz-Waldtbor)
für die Transportstrecke nach	d) Trnowan e) Gastorf f) Polepp	a) Eger (B.E.B.) b) Franzensbad (B.E.B.) c) Tirschnitz	Annatbal Rothau, Chodau
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der übrigen für Güter des Specialtarifes 2 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	1. **Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen (à 1000 kg) Rohstahl.** Zur Ergänzung des Minimalquantums können derartige Sendungen von Altkladno, bezw. Kladno nach Annatbal Rothau und Chodau, dann von Annatbal Rothau nach Chodau verwendet werden. 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel, bezw. für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen
	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes, bezw. Localgütertarifes der betheiligten Eisenbahnen	Localgütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V
Frachtsatz per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg kr. ö. W.: a) 42·3, b) 39·4, c) 41·7; d) 38·1, e) 64·5, f) 62·8	Kreuzer ö. W.: a), b) und c) ad 66·3, 52·2, 65·3; a), b) und c) ad 60·1, 46·0, 59·1; a), b) und c) ad 6·2, —, 6·2	Kreuzer ö. W.: 20·0, 24·7; 15·6, 21·6; 4·4, 3·1
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	40·3 38·8 39·7; 45·6 39·4 44·1; 44·3 39·4 43·7; 44·3 39·4 43·7		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1895.	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1895. Dieselben dürfen einen Rückvergütungsstempel der B.E.B. nicht tragen
Besondere Bemerkungen	Die nebenstehenden Frachtsätze unter a), b), c) und d) finden nur auf der Route via Eger, jene unter e) und f) nur auf der Route via Eger—Komotau—Aussig Anwendung	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: nnd im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz: per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Besondere Bemerkungen
2192	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	Krnpa	Aussig (A.T.E.)	1. Anfgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. 90 Procent des Robznckers müssen als Raffinadzucker binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes von Anssig, bezw. Schönpriesen, per Bahn oder Schiff nach einem ansserösterreicbischen Platze verfrachtet werden. 3. Erfüllnng der übrigen, für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmnngen	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Anhang zn den Tarifen, Theil II, des nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes	Kreuzer ö. W.: 46·7	42·1	4·6	Im Rückvergütungswege: Original-Frachtbriefe anf die reclamirende Firma als Empfängerin lautend, über den Transport bis Anssig und Schönpriesen; ferner bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Schiffsconnossements, anf die reclamirende Firma als Vereenderin lautend, über den Transport ab Aussig nnd Schönpriesen. Diese Documente dürfen keinen Refactiestempel tragen nnd müssen bis längstens Ende Jänner 1896 vorgelegt werdeu	Bei Nichteinhaltnng anch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch anf eine Frachtermässigung
									51·9	47·2	4·7		
									31·5	24·8	6·7		
				Krnpa	Schönpriesen				49·7	45·1	4·6		
				Rakonitz (B.E.B.)					54·9	50·2	4·7		
				Saaz (B.E.B. und k. k. St.B.)					32·5	27·8	4·7		
2193	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Leer zurückgebende Bierfässer	Leipzig Bayer. Bhf., Dresd. Bhf., Thüring. Bhf.	Pilsen (k. k. österr. Staatsb.)	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief nnd Beförderung in gewöhnlichen Güterwagen	Bis znr Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verband-Gütertarif, Theil II, Heft 2 vom 1. Juni 1892. Ausnahmetarif 14 b	Mark: 1·46	1·20	0·26	Im Kartirungswege		
				Leipzig Berliner Bhf.					1·48	1·22	0·26		
				nnd umgekehrt									
2194	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Steinkohlen und Kokes	Strassbnrg C. B.	Bis znm Schnittpnnkte der Abtheilung B des Ausnahmetarifes Nr. 2 des Tirol-Vorarlberg-südwestdentschen Gütertarifes	Tarifbestimmnngen	Bis znr tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1894	Tirol - Vorarlberg - Südwestdentscher Gütertarif, Theil II, Heft 2 vom 1. September 1887	0·81 Mark			Im Kartirungswege	
				Strassbnrg Nendorf									

Der im Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen Gütertarife Theil II, Heft 1 nnd 2 vom 1. Juni 1886, bezw. 1. September 1887 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 2 (für Steinkohlen nnd Kokes) erhält für den Transport von „Steinkohlen-Briquettes" gleichmässige Geltnng.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2195	Eisenbahn Wien-Aspang		Wein	Wr.-Neustadt	Erlach und vice versa	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen gegen Verzicht auf Achsverfrachtung	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	Frachtnachlass 2·0	Verschieden	Rückvergütung	Vorlage der auf schliessende Firma als Empfängerin, bezw. Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmsscheine und Frachtbrief-Duplicate	
2196	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Garne a) der Pos. G 3 und G 4 b) der Pos. G 3 des Tarifes, Theil I	Traiskirchen	Friedland i. B. Raspenau-Liebwerda Einsiedl Reichenberg Liebenau Tannwald Semil Jungbunzlau Oe.N.W.B. u. B.N.B. Brünn St.E.G. u. K.F.N.B. Bielitz Skotschau	a) Ein- und mehrdrähtig in beliebigen Mengen b) Eindrähtig bei Aufgabe von mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Keine directen Frachtsätze bestehend	a) 229·5*) 227·5*) 223·5*) 219·5 209·5 207·5 194·5 182·5 87·5 182·8 176·2 b) 165·9 162·9 157·3 148·5 138·5 151·9 146·3 132·5 73·5 133·6 127·8		Kartirung		
2197	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel	Biedermannsdorf	Kornenburg	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ein- u. Ausladen durch die Partei auf eigene Kosten innerhalb der festgesetzten Frist	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1894	Keine directen Frachtsätze bestehend	16·5			Kartirung		
2198	Südbahn-Gesellschaft		Föhrenzapfen der Pos. F 25 des Tarifes, Th. I	Leoben S.B. Szombathely Zala-Szt. Iván	Wiener-Neustadt	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei.	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1893	Localtarif	65 58 71	53 42 59	12 16 12	Im Kartirungswege		
2199	Südbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen. Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellsch. K. k. österr. Staatsbahnen. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenb. Eisenb. Wien-Aspang	Papier der Pos. P 1 des Tarifes, Th. I	Pitten	Budapesti -Kelenföld -Südbahnhof Budapest -dunapart -Józefváros -Lipótváros -ugugoti p. u. O-Buda-filatorigat	a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. b) Bei Aufgabe von mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 292 b) 177 a) 296 b) 177 a) 299 b) 177 in Heller incl.ung. Transp.-steuer		Im Kartirungswege		

*) Im Verkehre mit den Stationen Friedland in B., Raspenau, Liebwerda und Einsiedl gelangt zu den Sätzen ad a) ausserdem noch eine Gebühr von 2 kr. per 100 kg zu Gunsten der S.N.D.V.B. zur Einhebung. — Die Transporte sind via Klein-Schwechat nach den Leitungsvorschriften für Wien E.W.A. trans. des Oest. Eisenbahn-Verbandes zu leiten. Wenn über die Route 1 (via Brünn) zu instradiren ist, sind die Transporte via Wiener Verbindungsbahn zu leiten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2200	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Kohpetroleum	Triest-Südbahn	Mähr.-Ostrau	Bei Anfgabe von oder Fracbtzahlung für mindeetene 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Dae Auf- nnd Abladen, reep. das Füllen und Entleeren der Reeervoirwagen hat die Partei zu beeorgen	Vom 1. Jänner 1894 bie auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	Kreuzer ö. W. 160	94	66	Im Kartirungswege		
				Fiume					166	94	72			
2201	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Kohpetroleum	Triest-Südbahn	Oderberg	Bei Anfgabe von oder Fracbtzahlung für mindeet. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Dae Anf- nnd Abladen, reep. das Füllen und Entleeren der Reeervoirwagen bat die Partei zu beeorgen	Vom 1. Jänner 1894 bie auf Widerrnf, längetene aber bie Ende December 1894	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	Kreuzer ö. W. 162	94	68	Im Kartirungswege		
				Fiume					168	94	74			
2202	**Südbahn-Gesellschaft**		Kohlenstifte der Pos. K-33 des Tarifes, Theil I	Wien (Matzleinedorf)	Triest S.B. nnd Fiume	Fracbtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Die Sendnngen müseen nach New-York zur Weiterverfrachtung gelangen und die Fracbtbriefe zu diesem Bebufe an die Agentie der Anchor-Line in Trieet, bezw. Finme adressirt ein	Vom 1. Jänner 1894 bie auf Widerrnf, längetene aber bie Ende December 1894	Tarif für den Güterverkehr mit Nordamerika, giltig vom 10. April 1886 bie auf Widerrnf	fl. 12.— ö. W. Gold pro Tonne = 1000 kg	240 Heller bezw. incl. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
2203	**Südbahn-Gesellschaft**		Panzerstücke nnd zngehörige grobe Eisenwaaren	Peri traneit	Budapest-Kelenföld	**Aufliefernng eines Minimalquantums von 5000 Tonnen** à 1000 kg vom 15. November 1892 bis 31. December 1895. Von der Anfliefernng dieses Minimalquantume wird nur im Falle einer eintretenden, die Expedition hindernden höheren Gewalt, wie z. B. Krieg, abgeeehen. Fracbtzahlung für mindestene 10000 kg pro verwendeten Wagen. Die Sendnngen müssen ane Südfrankreich etammend, über Modane-Peri nach Bukareet (Chitila) befördert werden	Vom 15. November 1892 bie Ende December 1895	Interner Tarif	Verschieden	Frcs. 23.90 pro Tonne = 1000 kg inclnsive der 5percentigen ungar. Traneportsteuer	Im Kartirungswege gegen Kautioneerlag *)	*) Die Höhe der Caution, sowie die sonstigen Modalitäten, werden über Wunsch von der Südbahn-Geeellschaft bekanntgegeben. Hiedurch wird die im Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 12. November 1892 unter Post 1727 enthaltene Verlautbarung wiederholt	
2204	**Südbahn-Gesellschaft**	Localbahn Cilli-Wöllan	Für Heu- nnd Strohsendnngen in Ballen gepresst gelangen im Verkehre anf der Cilli-Wöllaner Bahn die Gebühren der Wagenladnngsclasse bei Frachtzahlnng für das Effectivgewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief ab 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894 anch dann zur Berechnung, wenn die Verladung in zwei Wagen, wovon der eine der Serie K oder J—n angehört oder in zwei Wagen der Serie K erfolgt. Werden in zwei Wagen weniger als 10 Tonnen verladen, so wird gleichwohl die Fracbt für 10000 kg eingeboben. Eine Ansnahme tritt ein, wenn zwei Wageu der Serie J—n verwendet werden, für welche die Fracht für mindestens 14000 kg per Sendnng zn einem Frachtbriefe ebenfalls nnter Zugrundelegung der vorstehenden Berechnungsweise eingehoben wird. Werdeu endlich Wagen der Serie K—l oder K—e verwendet, so kommen vorerwähnte Wagenladungssätze bei Fracbtzablung für mindestens 10000 kg pro jeden derlei verwendeten Wagen der Serie K—l oder K—e znr Anwendnng. — Das Anf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen oder hiefür die tarifmässige Anf- und Abladegebühr zu entrichten. Ein Recht, diese Ladeweise zu beansprnchen, steht jedoch den Parteien nicht zn.													

| Fortlaufende Nr. | Die Publication erfolgt | Das Zugeständniss wird gemacht: | | | | | | Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht | | | | | |

Fortlaufende Nr.	2207	2208	2209	2210
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn - Gesellschaft	Südbahn - Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	Betheiligten Verwaltungen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Artikel des Ausnahme-Tarifes Nr. 64 h (Eisen- und Stahlwaaren etc.) im böhm.-italienischen Güterverkehr	Pitch-Pine- (Pechkiefer-) Holz	Eichenholz-Extract	Papier aller Art
für die Transportstrecke von	Aitkladno Kladno	Triest und Finme	Barcs	Görz Görz Salloch
für die Transportstrecke nach	Peri trs.	Angsburg München Ctrlhof. München Ostbf. München Südbhof. Nürnberg Ctrlhof. Nürnberg Ostbhof.	Aschaffenburg transit	Salloch Gratwein Gratwein
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verw. vierrädr. Wagen und pro Frachtbrief-Abfertigung nach den Bestimmungen des Tarifes für den böhm.-italienischen Güterverkehr	Unter Anwendung der im Tarife für den südösterreichisch-ungarisch-deutschen Güterverkehr, giltig vom 1. December 1888, bezw. in den Nachträgen I—V zu diesem Tarife, für Pitch-Pine-Holz bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen festgesetzten Bestimmungen	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Anfladen hat die Partei innerhalb der vorgeschriebenen Frist durch ihre eigenen Leute zu besorgen	Bei Aufgabe in jedem Gewichte. Sendungen müssen zur Completirung von solchen Papiertransporten dienen, welche ab Salloch, bezw. Gratwein mit directen Frachtbriefen über die Zollgrenze der österr.-ungar. Monarchie ausgeführt werden
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstene aber bis Ende December 1894, bezw. bis zu der vor diesem Termine event. erfolgenden Einführung im Tarifwege	Vom 1. Jänner 1994 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tsrif vom 15. Juli 1891 für den böhm.-italienischen Güterverkehr	Special-Tarif Ib des Tarifes für den südösterreichisch-ungarisch-deutschen Güterverkehr, giltig vom 1. December 1888, bezw. des Nachtrages II hiezu	Localtarife	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Francs pro Tonne = 1000 kg: 41·08 / 37·61 / 37·10 / 37·33 / 48·75 / 48·98	Bestehen keine directen Frachtsätze	Je nach der Gewichtsmenge verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz	Francs pro Tonne = 1000 kg: 37·11 / 36·43	Francs pro Tonne = 1000 kg: 30·98 / 27·51 / 27·— / 27·23 / 38·65 / 38·88	Mark 3·78, incl. der 5%igen ungar. Transportsteuer	Heller: 123 / 268 / 156 / —
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Variabel	Francs pro Tonne = 1000 kg: 10·10 / 10·10 / 10·10 / 10·10 / 10·10 / 10·10	Verschieden, je nach dem Cursstande	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Kartirung	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Original- und Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerkungen				

Bau-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen herzustellenden Vorortelinie der Wiener Stadtbahn ist die Ausführung von Unterbauarbeiten im Baulose 14 im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten in diesem 1624 m langen, von der Herrengasse in Weinhaus bis zum Krottenbache nächst der Neustiftgasse in Oberdöbling reichenden Lose betragen 1,043.979 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fach-Abtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung, Section Vorortelinie (XV. Bezirk, Bahnhofstrasse Nr. 1) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 19. December 1893, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer, alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darznthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aendernng der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im November 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

GANZ & CIE.

Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

BUDAPEST und LEOBERSDORF bei Wien

empfehlen ihre

Hartgussräder und **Kreuzungen,**
Räder für Bauunternehmungen, (338)
Waggons und **Drehscheiben,**
Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Gruben-Anlagen,
Mobile Beleuchtungs - Apparate für Eisenbahnen,
Anlage von Beleuchtungs - Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,
Turbinen-Anlagen,
Zerkleinerungs-Maschinen mit Hartgusswalzen und Hartgussbacken,
Maschinen für Papier- und Cellulose-Fabrikation,
Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,
Stahlguss-Artikel. Nr. 116

Maschinen- & Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,
Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,
Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben,
Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,
Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,
Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (335)
Patronen und Geschosse.

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie alle Arten von

Eisenbahnwagen

für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen,

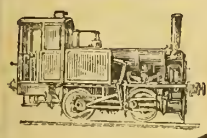
Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb,

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (332)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Schmalspurige Eisenbahnen

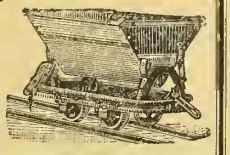


fest und verlegbar
für Hand-, Pferde-, u. Locomotiv-betrieb

Orenstein & Koppel.

Feldbahnfabrik.
Wien, I., Schwarzenbergstrasse 8.
Budapest, VI., Andrassy-út 81.
Prag, Mariengasse 41 neu.

(341)



Uebernahme von Bau u. Betrieb.
Vermiethung ganzer Anlagen.

Kais. kön. Privilegium. [383]

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)
Wien, Währing, Johannesgasse 35,
empfiehlt sich zur Vervielfältigung von Plänen nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die **Zeichnung auf Pauspapier** nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. **Lieferung** von Cianotipapier zur **Selbstanfertigung** von **Plänen** (weisse Linien auf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

WILHELM NOWOTNY'S

Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei
Lieferant der k. k. Staatsbahnen
WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr 33
empfiehlt sich den (363)
P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

Oesterreichisch-Alpine Montan-Gesellschaft in Wien.

(*Actiencapital ö. W. fl. 30,000.000*)

liefert **EISENBAHN-BEDARFSARTIKEL** als:

Bessemerstahl- und Eisenschienen,
Schienennägel, Laschen und Unterlagsplatten,
Profileisen jeder Art für eisernen Oberbau,
Weichen und Kreuzungen.
Achsen, Bandagen und complete Radsätze.
Schmiedestücke jeder Art,
Brücken-Constructionen in Eisen und Stahl,
Wasserstations-Einrichtungen,
Waggon- und Locomotivfedern,
Gusswaaren aller Art,
Reservoir-, Tender- und Kesselbleche,
Locomotiv-Frames aus Eisen- und Stahlblech,
Schwere Ketten, geschweisst und ungeschweisst, aus Eisen und Stahl,
Façoneisen aller Art,
Stabeisen,
Draht und Drahtstifte
u. s. w.

Sitz der Gesellschaft in Wien. (350)

Bureaux: Kärnthnerstrasse 55 und Maximilianstrasse 2.

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**
B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**
Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner
k. k. priv. Cementfabrik (378)
Wien-Meidling, Schulgasse 13.

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken
Wartberg und Mitterdorf
Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark
WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.

Maschinelle Einrichtungen für Massen-Production.
Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500–600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (323)

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

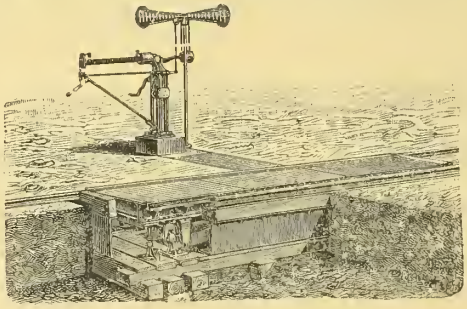
C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

Centrale: Wien, I. { Maximilianstrasse 8. / Akademiestrasse 4.

Filiale: Budapest, Andrássystrasse Nr. 1.

Erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechnng, anf Mauerwerk ruhend oder in gnsseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Christoph Schramm

Lack- und Firniss-Fabriken

WIEN und **OFFENBACH** a/M.

Simmering. Rohrmühle.

Errichtet 1837.

Filiale in BERLIN S.W., Oranienstrasse 81/82.

Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:

Eisenbahnwagen-Lacke

Kutschenlacke, Präparationslacke

Terebine, Filling up.-Spachtelkitt

Locomotivlacke (331)

in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

(329)

Federhalter

in jeder Preislage und in unübertroffener, solidester Ausführung empfehlen neben ihren altbewährten Fabrikaten in

Stahlschreibfedern

CARL KUHN & CO.

WIEN.

Zu beziehen durch alle Schreibrequisiten-Handlungen. (384)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 139. **Wien, 5. December 1893.** **VI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 27. November 1893, Z. 62.542, an sämmtliche Handels- und Gewerbekammern, betreffend die Einberufung einer Enquête zur Berathung der Beschwerden über die zum Betriebs-Reglement erlassenen Zusatzbestimmungen, bezw. über das Betriebs-Reglement selbst.

Der Staatseisenbahnrath hat in seiner Sitzung am 23. October 1893 an das Handelsministerium das Ersuchen gerichtet, behufs Ueberprüfung

„a) der zum internen Betriebs-Reglement erlassenen Zusatzbestimmungen,
b) des internen Betriebs-Reglements selbst, soweit sich einzelne Punkte desselben als eine Abweichung oder Ergänzung des Berner internationalen Uebereinkommens darstellen“,

möglichst bald eine Enquête einzuberufen, an welcher sowohl Vertreter der Eisenbahnen, als auch Vertreter der Transportgeber theilzunehmen hätten.

Diesem Wunsche willfahrend, finde ich mich bestimmt, die erforderlichen Einleitungen zu treffen, damit gegen Ende Jänner 1894 eine derartige Enquête zur Berathung der im Antrage des Staatseisenbahnrathes ihrem Umfange nach umschriebenen Fragen abgehalten werde.

Hiernach werden von der Behandlung in dieser Enquête alle auf Abänderung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr und der mit demselben gleichlautenden Bestimmungen des Betriebs-Reglements abzielenden Wünsche ausgeschlossen sein und bleiben dieselben einer Erörterung in einem späteren Zeitpunkte vorbehalten.

Da überdies, wie dies auch im Staatseisenbahnrathe anerkannt wurde, die Besprechung der einschlägigen, zum Theile sehr verwickelten Fragen, mit Aussicht auf Erfolg nur in einem kleineren Kreise stattfinden kann, so wird dieser Enquête auch nur eine beschränkte Anzahl von Vertretern der Eisenbahnen einerseits und der Verkehrsinteressenten andererseits beizuziehen sein.

Ich bin daher zu meinem lebhaften Bedauern ausser Stande, von jeder einzelnen Handels- und Gewerbe kammer besondere Vertreter beizuziehen, und lade ich hiemit die Gesammtheit der geehrten Kammern ein, im Ganzen acht ehethunlichst anher namhaft zu machende Delegirte in die Enquête zu entsenden, wobei es allerdings sehr erwünscbt wäre, wenn bei Nominirung dieser Vertreter auf die Entsendung von Persönlichkeiten, die zugleich Mitglieder des Staatseisenbahnrathes sind, Bedacht genommen würde.

Ich glaube es den Handels- und Gewerbekammern selbst am besten überlassen zu können, über ihre Gruppirung behufs Wahl dieser acht Vertreter untereinander eine Vereinbarung zu treffen, und richte gleichzeitig an die Handels- und Gewerbekammer in Wien das Ersuchen, die zu diesem Behufe erforderlichen Schritte unverweilt einzuleiten.

Die Grundlage der Berathung in der Enquête werden die den Eisenbahn-Verwaltungen mit den h. ä. Erlässen vom 24. März 1893, Z. 9433 (Verordgs. Bl, Nr. 36), 15. April 1893, Z. 19.390 (Verordgs.-Bl. Nr. 47) und vom 18. Mai 1893, Z. 20.751 (Verordgs.-Bl. Nr. 62) bekanntgegebenen 52 Beschwerdepunkte zu bilden haben, insoweit dieselben nicht, entweder schon durch die Beschlüsse der Eisenbahn-Directoren-Conferenz vom 21. und 22. September 1893 berücksichtigt sind, oder Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebs-Reglements betreffen, welche

durch die correspondirenden Normen des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr nothwendig bedingt erscheinen.

Sollte hiemit wider Vermuthen den Wünschen der Geschäftswelt nicht vollständig Genüge geleistet sein, vielmehr Seitens der Handels- und Gewerbekammern etwa beabsichtigt werden, noch weitere Anträge für diese Enquête zur Erörterung zu stellen, so würde es sich empfehlen, diese Anträge mit einer kurzen Begründung vorher zur h. ä. Kenntniss zu bringen.

Wien, am 27. November 1893.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Berg Isel der Localbahn Innsbruck-Hall i/T. nach Schloss Ambras.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ingenieur Hermann Ritter von Schwind in Wilten bei Innsbruck die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Berg Isel der Localbahn Innsbruck-Hall i/T. nach Schloss Ambras im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 10. November 1893. Z. 52.775.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 3. December 1893, Z. 23.941/II, an die Verwaltungen der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Böhmische Westbahn, betreffend Einführung von Probezügen mit elektrischer Waggonbeleuchtung. *)

In den letzten Jahren sind auf ausländischen Bahnen wiederholt Fälle vorgekommen, in welchen bei Entgleisungen und Zusammenstössen Personen führender Züge Explosionen, bezw. Entzündungen des zur Coupébeleuchtung mitgeführten Gases stattfanden und hiedurch die Folgen solcher Unfälle einen höchst bedauerlichen Umfang erreichten.

Die jüngst in Limito nächst Mailand stattgehabte Eisenbahnkatastrophe, bei welcher gleichfalls als Folge eines solchen Vorkommnisses eine grosse Anzahl Reisender den Tod in den Flammen fand, weist neuerlich auf die unleugbaren Vorzüge hin, welche mit der elektrischen Beleuchtung der Personenwagen gegenüber der Gasbeleuchtung in derlei Unglücksfällen beim Eisenbahnbetriebe verbunden sind.

Dass eine umfassendere Anwendung der Elektricität zu dem gedachten Zwecke noch nicht platzgreifen konnte, dürfte wohl hauptsächlich darauf zurückzuführen sein, weil diesbezügliche Versuche bisher nur ganz vereinzelt vorgenommen wurden.

Angesichts der mit einer möglichst baldigen und allgemeinen Einführung der elektrischen Wagenbeleuchtung verbundenen Erhöhung der persönlichen Sicherheit des reisenden Publicums, sowie auch im Hinblicke auf die demselben durch diese Einrichtung gebotene Annehmlichkeit wird die geehrte Verwaltung dringendst eingeladen, einschlägige Versuche durch Einführung der elektrischen Beleuchtung von Probezügen ehestens vorzunehmen, und sieht die General-Inspection einer Berichterstattung hierüber mit grossem Interesse entgegen.

Wien, am 3. December 1893.

Lilienau m. p.

Eröffnung des Betriebes auf der Verbindungsstrecke zwischen der Station Sudoměřitz-Petrau der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der in Ungarn gelegenen Station Szakolcza (Skalitz) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.

Am 15. November 1893 wurde die Verbindungsstrecke zwischen der Station Sudoměřitz-Petrau der bestehenden Localbahn Wessely a/M.—Sudoměřitz-Petrau der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der in Ungarn gelegenen Station Szakolcza (Skalitz) im Anschlusse an die Linie Szakolcza—Devény—Ujfalu der kgl. Ungarischen Staatsbahnen für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Den Zugförderungs- und Zugbegleitungsdienst in der Strecke Sudoměřitz-Petrau—Szakolcza besorgt die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Den Dienst in der Anschlussstation Szakolcza besorgen die kgl. Ungarischen Staatsbahnen gemeinschaftlich für beide Bahnen.

Wien, am 29. November 1893. G.-I.-Z. 23.432/II.

---

*) Eine Abschrift dieses Erlasses wurde der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zur Kenntnissnahme übermittelt. Auch wurde gleichzeitig der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bei welcher die elektrische Beleuchtung bei den Nachtschnellzügen bereits seit einigen Monaten eingeführt ist, um Bekanntgabe der gemachten Erfahrungen ersucht.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 244. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. November setzt das Haus die Verhandlung über die Regierungsvorlage betreffend die Unterstützung der Handelsmarine fort.

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand:

Es ist mir sehr angenehm, eine Regierungsvorlage vertreten zu können, welche Dank der Fürsorge meines ausgezeichneten Vorgängers berufen scheint, die Handelsbeziehungen in Triest und Dalmatien zu heben und der Rhederei in Oesterreich, dem Bau der Handelsschiffe neuen Vorschub zu leisten. Es ist das nicht nur meine Pflicht als Handelsminister, sondern ich möchte die Herren versichern, dass es mein sehnlichster Wunsch ist, den Handel in unseren Häfen zu vermehren, besonders Triest, dieses Emporium unseres Handels, zu dem zu machen, was es sein soll. Ich folge da den Fusstapfen der österreichischen Regierung in allen Perioden. Immerdar war die österreichische Regierung bemüht, Triest als Seehafen zu stärken und zu heben, und es kann sicher nur die Frage aufgeworfen werden, ob alle Massregeln zur rechten Zeit in Triest getroffen worden sind und ob sie in dem Umfange immer getroffen wurden, um das richtige Ziel zu erreichen. Bisher, können wir sagen, ist dieses Ziel leider noch immer nicht erreicht. Die Verfrachtungs-Verhältnisse der Bahnen nach Triest sind bisher keine glücklichen.

Die Hauptader, der Hauptschienenstrang, der von der Hauptstadt zum Hafen führt, ist nicht in der Hand des Staates, und die Verfrachtungs-Verhältnisse nach Triest sind im Vergleiche mit den Frachtverhältnissen zu anderen Häfen noch zu hoch.

Die Verhältnisse der Lagerhäuser in Triest sind keine glücklichen; sie werfen nicht nur kein Erträgniss ab, sondern das Capital, welches in den Lagerhäusern investirt ist, ist passiv. Und trotzdem sind die Spesen und Lagermiethen in Triest noch immer viel zu hoch, und zwar besonders im Vergleiche mit Fiume, mit dem Triest ja in eine natürliche Concurrenz gebracht worden ist.

Was die Schiffahrtsverhältnisse speciell betrifft, so hat ja die Sorgfalt meines Vorgängers sie so weit gebessert, als der Lloyd durch eine sehr kräftige Subvention gestärkt worden ist. Aber auch da müssen wir hoffen, dass eine richtige Tarifpolitik die Frachten des Seehandels immer niederer drückt, und dass eine Ausgestaltung des Tarifwesens auch im Seehandelsverkehre stattfindet.

Das, was aber Triest und den Seeverkehr merkbar in den letzten Jahren gedrückt hat, sind die Verhältnisse des Schiffbaues und der freien Concurrenz der Handelsmarine. Wenn Sie die statistischen Daten ansehen, haben wir vor uns das Bild eines dem Ruine preisgegebenen, aber früher sehr belebten Handels mit Holzsegelschiffen. Es gibt gewisse Dinge, die ihrer Natur nach nicht aufgehalten werden können, grosse Processe in der Industrie und im Verkehrswesen, der Concurrenz, die Niemand aufhalten kann, aber es muss der Uebergang zu gesunden Verhältnissen geschaffen werden, und es soll die Handelsmarine allmälig von Holzschiffen zu Eisenschiffen und Dampfern übergehen.

Die Zahl unserer Handelsdampfer ist eine unglaublich geringe für eine Küste wie die unsrige und für einen Hafen wie Triest. Der Verkehr im Hafen ist ein ausserordentlich stiller, und wir sehen mit Bedauern, dass dieser Zweig der industriellen Thätigkeit, der früher Tausende ernährt hat, in Dalmatien und Istrien zurückgeht. Deshalb soll dieses Gesetz darin Abhilfe schaffen. Ich will ja nicht sanguinische Hoffnungen darauf setzen, und ich glaube, wir können nicht erwarten, dass mit dem Gesetze ein sehr grosser Aufschwung in der Handelsmarine sofort stattfinden werde. Wir können uns aber auch nicht verhehlen, dass die Betriebszuschüsse immerhin bedeutend sind. Nach den von uns angestellten Berechnungen dürfte für eiserne Dampfer der Zuschuss der Regierung innerhalb 15 Jahren ein Drittheil des ganzen Capitals decken. Wenn der Rheder, der heute gebaut hat, in Zukunft ein Drittheil der Gesammtkosten seines Schiffes vom Staate rückersetzt bekommt, ist das immerhin ein mächtiger Factor. Aber auch Derjenige, der bereits ein altes Schiff hat, bekommt vom Staate von heute an gewisse Zuschüsse, um das alte Schiff zu amortisiren. Derjenige aber, der ein neues Schiff in Oesterreich heute mit inländischem Material baut, bekommt ausser seiner Prämie von 6 fl. noch 25 pCt. dazu. Es ist das eine sehr günstige Massregel, um die inländische Industrie zu heben. Andererseits aber soll man dem Gesetze gegenüber keine zu grossen budgetären Besorgnisse hegen. Wenn heute die Berechnung aufgestellt worden ist, dass die Kosten der Betriebs- und Reisegeschäfte nicht viel mehr als circa 200.000 fl. im Jahre betragen dürften, glaube ich nicht, dass eine exorbitante Steigerung in Zukunft zu erwarten ist, wenigstens nicht in nächster Zeit, denn wir stehen noch immer in dem Verhältnisse, dass wir mehr Raum als Frachten haben. Wir leiden nicht am Mangel an Schiffsraum zum Transporte der nach Triest kommenden Frachten, sondern wir leiden am Mangel an Frachten, die nach Triest, Spalato und den italienischen Häfen kommen, und das ist der Punkt, der die Schwäche der Häfen und des Handels zeigt, und wo meiner Ansicht nach abzuhelfen ist. Erst mit der vermehrten Fracht wird auch das Mehrbedürfniss an Schiffsraum entstehen.

Was die Verhältnisse der Frachtzufuhr zu unseren Häfen anbetrifft, um dann wieder auch die Schiffahrt zu heben, kann ich nur sagen, dass ich die Wünsche der Herren Abgeordneten und insbesondere auch die der Herren Abgeordneten aus Dalmatien, welche, wie ich glaube, sich sofort in Opposition gestellt haben, meinerseits ganz theile und mich ihren Wünschen gegenüber gar nicht in der Opposition befinde.

Ich kenne Dalmatien aus einer Reihe von Besuchen und ich bin so entzückt über die Schönheit des Landes, wie es nur irgend Jemand sein kann. Ich wünsche Dalmatien und Istrien ein Emporblühen, wie es nur irgend Jemand wünschen kann, und ich bin fest überzeugt, dass ich nicht nur den Wünschen des Landes, sondern — ich kann Sie versichern — auch meinen sehnlichsten Wünschen entgegenkommen würde, wenn es mir gelänge, die Bahnverbindungen von Spalato aus sowohl mit den im Reichsrathe vertretenen Ländern als mit den Hinterländern Bosnien und der Herzegowina zu vollenden, damit Spalato zu dem werde, was es wirklich sein könnte: ein grosser Hafen, welcher das Centrum eines Landverkehres bildet.

Ebenso ist es selbstverständlich, dass ich bemüht sein werde, den Verkehr nach Triest nach Kräften zu heben.

Der Handel, das letzte Product grosser volkswirthschaftlicher Zustände, muss als eine Resultante betrachtet werden. Man kann nicht durch gesetzliche Massregeln direct den Handel in den Häfen schaffen und inauguriren, sondern derselbe ist die Resultante einer gesunden, grossen, concurrenzfähigen Industrie, grosser Capitalien und kaufmännischer Kräfte, die den Handel ins Leben rufen, und zu diesem Resultate eines Aufschwunges unserer volkswirthschaftlichen Verhältnisse und in zweiter Linie des Handels kann jeder Einzelne durch Förderung der volkswirthschaftlichen Verhältnisse durch seine persönliche Arbeit beitragen, und es kann dazu auch das Parlament beitragen, indem es in volkswirthschaftlichen Fragen sich nicht gleich auf die politische Parteistellung stützt, sondern das Gemeinwohl vor Augen hat und die Sonderinteressen dort, wo die grossen Fragen der Allgemeinheit zur Geltung kommen, zurückstellt und so die Regierung in der Förderung der Volkswohlfahrt unterstützt.

Ich habe in der Generaldebatte keinerlei Einwendung gegen das Wesen und die Principien des vorliegenden Gesetzes gehört und brauche dasselbe daher auch nicht weiter zu vertheidigen; ich empfehle es nur Ihrem Wohlwollen und Ihrer Zustimmung.

Abg. Freiher von Schwegel verweist auf den Aufschwung der Handelsschiffahrt in anderen Ländern und bedauert den Rückgang der freien Schiffahrt in Oesterreich-Ungarn. Er bespricht die Gründe dieses Rückganges und gibt der Meinung Ausdruck, dass die österreichisch-ungarische Handelsschiffahrt gegenüber dem überwältigenden Aufschwunge der fremden Staaten ganz verschwinden würde, wenn nicht Massnahmen zu deren Erhaltung und Entwicklung getroffen werden. Das sei eine Aufgabe des Reiches. Die Bestrebungen Frankreichs und Italiens auf diesem Gebiete machen es auch Oesterreich-Ungarn zur volkswirthschaftlichen Pflicht, für die Hebung seiner Handelsschiffahrt Opfer zu bringen. Frankreich insbesondere habe seine Handelsmarine durch grosse Opfer aus einer Segelflotte zu einer Dampferflotte umgestaltet. Diese Transformation vollziehe sich auch in Italien, und es sei höchste Zeit, dass auch Oesterreich-Ungarn die Bedingungen für eine solche Umwandlung schaffe. Die Wichtigkeit einer entsprechenden Dampferflotte sei so augenfällig, dass nicht rasch genug an die Schaffung einer solchen gegangen werden könne. Dazu gehören aber grössere Subventionen, um den Unternehmungsgeist wachzurufen, vor Allem aber eine Begünstigung der Dampfer gegenüber den Seglern. Dieses System der Begünstigung der Dampfer habe in Frankreich binnen zehn Jahren bewirkt, dass sich der Tonnengehalt der Dampfer von 277.000 auf 492.000 erhöhte. Die bisher in Oesterreich gewährten Begünstigungen seien theils nicht entsprechend, theils unzureichend.

Was die von einigen Rednern vorgebrachten Wünsche

bezüglich der Hebung der Schiffahrt auf kurze Strecken anbelange, so glaubt Redner darauf aufmerksam machen zu sollen, dass es sich in der in Berathung stehenden Vorlage in erster Linie um die Hebung und Kräftigung des internationalen Schifffahrtsverkehres handle. In Betreff der Bedingungen, an welche die Unterstützung der Handelsmarine geknüpft ist und welche von verschiedenen Rednern kritisirt wurden, seien in dieser Richtung von Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister heute Aufklärungen gegeben worden. Redner weist in seinen weiteren Ausführungen darauf hin, dass die Bedingungen, unter welchen die Aufhebung des Triester Freihafens seinerzeit in diesem Hause angenommen wurde, insbesondere jene, dass eine Erhöhung der Tarife für die Handelsschiffahrt in den Lagerhäusern auf keine Weise stattfinden dürfe, nicht eingehalten wurden. Er empfiehlt daher diese Frage der eingehendsten Berücksichtigung Seitens der Regierung. Redner bringt schliesslich mehrere Resolutionen ein, von deren Berücksichtigung allein ihm eine wirkliche Reconstruction unserer Handelsmarine abhängig erscheint. Ihm scheint die Herstellung grosser Eisenschiffe eine Grundbedingung zu einer ausgiebigen Hebung unserer Handelsmarine zu sein. Zu diesem Behufe möge die Regierung aufgefordert werden, der Rhederei ausreichende Vorschüsse zu billigen Bedingungen behufs Herstellung grosser Eisenschiffe zu gewähren. Da aber andererseits für die Hebung der Handelsmarine eine der Grundbedingungen in einer möglichst grossen Entwicklung des Verkehres von den Hafenplätzen nach dem Innern des Continents erblickt werden muss, so beantragt Redner eine weitere Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, der Herstellung zweckmässiger neuer Schienenwege behufs einer ausreichenden Verbindung unserer Küste und insbesondere Triests mit dem Binnenlande ihre volle Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Nach dem Schlussworte des Referenten Abg. D. Klaić wird das Eingehen in die Specialdebatte beschlossen.

Artikel I wird sodann ohne Debatte in der vom Ausschusse beantragten Fassung angenommen und lautet:

„Dampfer und Segelschiffe, welche während der Geltungsdauer des gegenwärtigen Gesetzes im österreichischen Schiffsregister für die weite Fahrt oder die grosse Küstenfahrt eingetragen sind, haben nach Massgabe der in den folgenden Artikeln enthaltene Bestimmungen Anspruch auf:

a. einen Betriebszuschuss,

b. einen Reisezuschuss Seitens des Staates."

Die vom Abg. Biankini in der Generaldebatte beantragte Abänderung dieses Artikels wird abgelehnt.

Die Artikel II bis VI (inclusive) gelangen in der vom Ausschusse beantragten Fassung unverändert zur Annahme.

Von denselben zählen Artikel II und III die Bedingungen auf, unter welchen die im Artikel I erwähnten Dampf- oder Segelschiffe den Betriebszuschuss fünfzehn Jahre lang nach ihrem Stapellaufe erhalten, welcher Zuschuss nach Artikel IV für Schiffe aus Eisen oder Stahl, welche nach dem 1. Jänner 1894 auf inländischen Werften erbaut werden, um 10 pCt., und wenn sie wenigstens zur Hälfte aus inländischem Material hergestellt sind, um 25 pCt. erhöht wird.

Artikel V bestimmt die Abzüge, welche von dem Betriebszuschusse bis zum Ablaufe des 15. Jahres nach dem Stapellaufe zu machen sind, nach welchem der Bezug des Zuschusses aufhört.

Nach Artikel VI erhalten alle am 1. Juli 1893 im Schiffsregister für weite Fahrt oder für grosse Küstenfahrt eingetragenen Schiffe, seit deren Stapellauf mehr als fünfzehn Jahre verstrichen sind, vom 1. Jänner 1894 an auf die Dauer von fünf Jahren einen Amortisirungs-Zuschuss von einem Gulden jährlich per Netto-Tonne Raumgehalt unter der Voraussetzung, dass sie wenigstens die Classe B, I, 1 beim österreichisch-ungarischen „Veritas" oder einer anderen heimischen Anstalt von gleichem Werthe besitzen.

Artikel VII lautet in der Fassung des Ausschussantrages:

„Den Reisezuschuss erhalten die im Artikel I bezeichneten Schiffe für Reisen ausserhalb der Grenzen der kleinen Küstenfahrt (Gesetz vom 7. Mai 1879, R.-G.-Bl. Nr. 65, über die Registrirung der Seehandelsschiffe) von und nach österreichischen Häfen, wenn diese Reisen nicht neben einer von der Staatsverwaltung subventionirten regelmässigen Linie unternommen werden.

Der Reisezuschuss beträgt für je 100 Seemeilen Fahrt per Netto-Tonne Raumgehalt je fünf Kreuzer.

Die zur Anrechnung kommende Meilenzahl wird nach der kürzesten maritimen Distanz bemessen."

Zu diesem Artikel hat Abg. Freiherr von Schwegel einen Abänderungsantrag bezüglich des Alinea 1 gestellt, dahin gehend, dass es statt „von und nach österreichischen Häfen" von oder nach heissen, und nach den Worten „wenn diese Reisen" eingeschaltet werden solle „im Interesse des einheimischen Handels und Verkehres".

Regierungsvertreter Sectionschef Freiherr von Weigelsperg: Hohes Haus! im Auftrage seiner Excellenz des Herrn Handelsministers habe ich die Ehre, zu erklären, dass die Regierung dem von Sr. Excellenz dem Abg. Freiherrn von Schwegel zu Artikel VII gestellten Amendement vollkommen zustimmt. Es ist im Wesen allerdings schon in der Intention der Regierungsvorlage gelegen, allein es ist nicht zu leugnen, dass die Fassung Sr. Excellenz des Abg. Freiherrn von Schwegel deutlicher ist und (ebenfalls die Möglichkeit gewährt, in der Durchführungs-Verordnung auf Grund dieses Zusatzes jene Bestimmungen zu treffen, die in der Absicht des Herrn Antragstellers und auch der Regierung gelegen sind. Se. Excellenz der Herr Handelsminister hat mich ermächtigt, zu erklären, dass er im Einvernehmen mit dem Herrn Berichterstatter dem Antrage des Abg. Freiherrn von Schwegel vollkommen zustimmt.

Artikel VII wird hierauf mit der vom Abg. Freiherrn von Schwegel vorgeschlagenen Abänderung angenommen.

Artikel VIII gelangt unverändert zur Annahme.

Artikel IX lautet in der Ausschussfassung:

„Alle Seehandelsschiffe werden vom 1. Jänner 1894 an auf die Dauer von fünf Jahren von der Entrichtung der Erwerb- und Einkommensteuer befreit. Während der Geltungsdauer dieses Gesetzes wird allen auf inländischen Werften neuerbauten Seehandelsschiffen auf die Dauer von fünf Jahren, vom Tage der Ausfertigung des Registerbriefes des betreffenden Schiffes gerechnet, die Befreiung von der Entrichtung der Erwerb- und Einkommensteuer gewährt.

Abg. Spinčić beantragt eine Verlängerung der Steuerbefreiung auf zehn Jahre.

Der Artikel wird nach Ablehnung dieses Antrages in der Ausschussfassung angenommen.

Artikel X lautet in der Ausschussfassung:

„Die Bestimmung dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf Schiffe:

a) welche einem von der k. k. Staatsverwaltung bereits gesetzlich subventionirten Unternehmen angehören;
b) welche in bestimmten regelmässigen Fahrten verwendet werden, die auf Grund besonderer Verträge mit der k. k. Postverwaltung stattfinden;
c) welche einem industriellen Etablissement angehören und von Letzterem nur für die Zufuhr des eigenen Materials benützt werden."

Abg. Biankini beantragt die Weglassung des Punktes b.

Dieser Antrag wird abgelehnt und Artikel X unverändert angenommen.

Die übrigen Artikel gelangen ohne Debatte zur Annahme, worauf das ganze Gesetz, dem Antrage des Referenten Abg. Dr. Klaić entsprechend, sogleich auch in dritter Lesung angenommen wird.

Die verschiedenen in der Generaldebatte eingebrachten Resolutions-Anträge werden ohne Debatte angenommen.

Der Eisenbahn-Ausschuss hielt am 29. November Abends in Anwesenheit Sr. Eccellenz des Herrn Handelsministers Grafen Wurmbrand eine Sitzung, in welcher Abg. Freiherr von Widmann den Bericht über die Erbauung der Valsugana-Bahn erstattete und die unveränderte Annahme der Regierungs-Vorlage beantragte.

Abg. Kaftan hob hervor, dass die Regierung eine grosse Reihe von Eisenbahn-Vorlagen auf den Tisch des Hauses gelegt habe, welche — mit Ausnahme der Erwerbung des Bahnnetzes der Oesterr. Localbahn-Gesellschaft — die Summe von 20 Millionen repräsentiren, zu deren Deckung Böhmen mit nahezu sechs Millionen herangezogen werde. Dennoch finde von dieser Summe kein Kreuzer Verwendung für eine der dringendsten, höchst nothwendigen, vom Volke ersehnten Localbahnen in Böhmen oder Mähren. Redner verwies darauf, dass die Regierung ein rationelles Eisenbahnprogramm dem Hause nicht vorgelegt habe. Der Abg. Dr. Russ sei mit einem selbstständigen Programme hervorgetreten, und Redner selbst habe sich erlaubt, jene Bahnlinien in Böhmen anzuführen, deren Herstellung in erster Linie geboten erscheine. Redner appellirt an die deutschliberalen Abgeordneten aus Böhmen, in diesen wirthschaftlichen Fragen solidarisch vorzugehen, und stellt an die

Regierung die Anfrage, welches die Ursachen dieser Verzögerung seien. Er gönne den Ländern, die jetzt bedacht werden, die neuen Communications-Mittel, er könne gegen diese Bahnen nicht stimmen, insofern sie wirthschaftlich nothwendig seien, er könne aber nicht dafür stimmen, insolange die Regierung in Bezug auf die Ergänzung des böhmischen Bahnnetzes nicht nach Recht und Billigkeit vorgehe.

Abg. von Burgstaller erklärte, dass er in der Erbauung der Valsugana-Bahn eine Begünstigung von Venedig, mithin eine Gefährdung von Triest erblicke. Trotzem wolle er der Gesetzes-Vorlage seine Zustimmung nicht versagen, er ersuchte jedoch um Annahme folgender Resolution: „Die Regiernng wird neuerdings aufgefordert, ehethunlichst im Reichsrathe eine Gesetzes-Vorlage einzubringen, durch welche die Triester Eisenbahnfrage im gesammtstaatlichen Interesse einer Lösung zugeführt wird."

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand begrüsste den Eisenbahn-Ausschuss und erbat sich dessen Unterstützung bei der Behandlung der Eisenbahn-Vorlagen in sachlicher Hinsicht. Er lege auf dieses letztere Moment besonderen Werth, da die Regierung sich bei diesen Vorlagen auf nationale und politische Fragen nicht einlassen könne, sondern nur die Interessen des Gesammtreiches und der einzelnen Länder vor Augen habe. Die Regierung würde es sehr bedauern, wenn bei der Benrtheilung von Eisenbahn-Vorlagen nationale oder politische Gesichtspunkte den Ausschlag geben sollten.

Im Allgemeinen müsse man gewiss anerkennen, dass Böhmen bezüglich des Eisenbahnnetzes besser bestellt sei, als so manche andere Länder. Es wäre auch kaum richtig, bei der Beurtheilung der Eisenbahnfragen den Steuerschlüssel anzuwenden, vielmehr erscheine es nur naturgemäss, dass die Gesammtheit in erster Linie den ärmeren Ländern unter die Arme greife. Von diesem Standpunkte müsse es mit Befriedigung begrüsst werden, dass nach dem Vorbilde des Landes Steiermark nunmehr auch in anderen Ländern Localbahngesetze geschaffen werden, welche es der Regiernng ermöglichen, nach gleichen Principien die Unterstützung des Staates für Localbahnen eintreten zu lassen. Auch für Böhmen werde hoffentlich, wenn auch diesbezügliche Gesetzentwürfe noch nicht vorliegen, bald eine Reihe von Localbahnen zur Sicherstellung gelangen, sobald die bezüglichen Verhandlungen mit dem böhmischen Landes-Ansschnsse zum Abschlusse gebracht sein werden.

Was die Triester Eisenbahnfrage anlange, so wolle der Herr Minister hierauf bei diesem Anlasse nicht näher eingehen, er könne nur bemerken, dass eine Schädigung Triests dnrch die Valsugana-Bahn nicht zu besorgen ist, indem alle Frachten, welche bereits mit der Sadbahn bis Trient gelangt sind, gar nicht nach Triest gehen und schwerlich von der Hauptlinie auf den Gebirgsflügel abgelenkt werden dürften. Der Herr Minister befürwortete sohin die Annahme der Regierungsvorlage.

Abg. Dr. Russ erklärte, dass er und seine Frennde jenes Eisenbahnban-Programm aufrechthalten, welches sie im Frühjahre entwickelt haben. Er müsse jedoch betonen, dass die augenblicklich in Verhandlung stehenden Bahnprojecte an der Spitze jenes Programmes gestanden sind und somit auch die derzeitige Regierung die damals ausgesprochenen Wünsche zum Theile erfüllt hat. Er könne von einer Regierung, welche erst vierzehn Tage alt sei, noch nicht verlangen, dass sie in dieser hochwichtigen Angelegenheit Stellnng genommen habe, er erwarte gleichfalls, dass die böhmischen Bahnen in ihrer Wichtigkeit nnd Dringlichkeit nicht werden hintangesetzt werden, aber er müsse daran erinnern, was der Abg. Kaftan nnd seine Freunde hier und anderswo gern verschweigen, dass es gerade ihre Thätigkeit war, d. h. die Sprengung des böhmischen Landtages am 17. Mai d. J., welche verhindert hat, dass der fertiggestellte Bericht des böhmischen Landes-Ausschusses für öffentliche Arbeiten noch zur Erledigung gekommen wäre. Diese Verhinderung habe für die Böhmischen Bahnen den Verlust eines vollen Arbeitsjahres zu bedeuten, und es sei nicht gut, dass gerade der Abg. Kaftan irgend Jemand Anderem, als sich selbst und seinen Freunden einen Vorwurf mache. Wir werden, sagt Redner, nach wie vor in böhmischen Verkehrs-Angelegenheiten ohne Rücksicht anf die Nationalität vorgehen und bedürfen einer solchen Erinnerung nicht, denn unsere Thätigkeir im böhmischen Landtage gibt einen Beweis für diese unsere Haltung.

Der Gesetzentwurf wnrde sodann unverändert angenommen, ebenso die vom Abg. von Burgstaller beantragte Resolution.

Die Regiernngs-Vorlage, betreffend die Ybbsthal-Bahn wurde nach dem Referate des Abg. Jax und die Regiernngs-Vorlage, betreffend die Erbauung einer Eisenbahn von Halicz nach Ostrow nach dem Referate des Abg. Freiherrn von Schwegel unverändert angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates October.) Zn der mit Ende September ausgewiesenen Zahl von 390·62 Eisenbahnbau-Kilometer sind durch den Beginn des Banes der schmalspurigen Localbahn Unzmarkt —Mauterndorf (Murthalbahn) der Steiermärkischen Landesbahnen 76 2 km, durch den Beginn des Baues des Kamnitzthalflügels Morchenstern—Josefsthal der Localbahn Gablonz—Reichenberg 6·8 km und durch jenen der Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz 0·34 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Verkehre übergeben wnrden die Linie Wels-Unterrohr der Localbahn Wels-Aschach mtt 25·1 km, ferner die beiden Böhmerwaldbahnen und zwar die Localbahn Strakonitz-Winterberg mit 32·9 km und dic Localbahn Wodňan-Prachatitz mit 27·4 km., endlich die Localbahn Častalowitz-Reichenan a/i. Kn.-Sollnitz-Kwasnei mit 15 3 km. Es verblieben demnach mit Schluss des Monates October 373·26 Eisenbahn-Kilometer in Bauansführung, wovon 96·0 km auf Staatsbahnen und 277·26 km auf Privatbahnen entfallen. Die Vollendung ist in nächster Zeit zu gewärtigen bei der Localbahn Kapfenberg-Seebach-Au der Steiermärkischen Landesbahnen und bei der Verlängerung der Flügelbahn Chrast-Radnitz der Böhmischen Westbahn bis zur Stadt Radnitz. Die Zahl der im Monate October beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich trotz der vorgeschrittenen Jahreszeit nnr um wenige verringert und beträgt 15.773 gegen 16.403 im Vormonat. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 126 vom 31. October).

Projectirte schmalspurige Waldbahn mit Locomotivbetrieb von Russ.-Moldawitza in die Forste von Ardzel. (Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes des Louis Ortlieb, Dampfsägewerksbesitzers in Russ.-Moldawitza, für den Bau einer schmalspurigen Waldbahn mit Locomotivbetrieb von Russ.-Moldawitza in die Forste von Ardzel für den 7. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Regierungsrath Johann Fekete de Bélafalva betraut. [G.-I.-Z. 23.139.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Sternberg—Grulich: Industriegeleise-Anlage, von der Station Hannsdorf abzweigend, znr fürstl. Liechtenstein'schen Dampfbrettsäge in Hannsdorf: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Industriegeleise-Anlage, von der Station Hannsdorf der Linie Sternberg—Grnlich abzweigend, zur fürstl. Liechtenstein'schen Dampfbrettsäge in Hannsdorf für den 6. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 23.489.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Anbau an das Accumulatorengebäude und Rollbahn bei demselben in der Station Wien.) Am Nordbahnhofe in Wien wird ein Anbau an das Accumulatorengebäude und eine kleine schmalspurige Rollbahn bei demselben behufs Transportes der Accumulatoren von der Ladestation zu den Personenwagen hergestellt. [26. October, Z. 56.812.)

— (Baulichkeiten in der Station Chrzanow.) In Folge des gesteigerten Verkehres wurde in der Station Chrzanow das Frachtenmagazin mit der dazu gehörigen Verladerampe entsprechend verlängert. [28. October, Z. 52.848.]

— (Linie Gänserndorf—Marchegg: Brückenwaage sammt Waaghäuschen in der Station Marchegg.) In der Station Marchegg wird für Zwecke der Firma Max Löw-Beer eine Brückenwaage sammt Waaghäuschen errichtet. [2. November, Z. 58.035.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Bauliche Herstellungen in Troppau.) In der Station Troppau wird an das bestehende doppelte Wächterhaus am südlichen Ende des Bahnhofes ein Weichenstellhaus und an das bestehende Spritzenhaus ein Magazin znr Anfbewahrung von Einrichtungsgegenständen angebaut. [24. October, Z. 56.355.]

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Normalien für Durchlässe.) Die Normalien für die Neuanlage offener Durchlässe von 0·95, 1·26 und 1·9 m Lichtweite mit Holzconstrnction wurden genehmigt. [10. October, Z. 52.655.]

Bukowinaer Localbahnen im Staatsbetriebe. (Linie Hliboka—Berhometh: Ausweichgeleise-Herstellung.) In km 33·7 bis km 34·0 der Linie Hliboka—Berhometh a/S. wird für Zwecke der Holzverladung ein Ausweichgeleise hergestellt. [21. October, Z. 41.836.]

— (Verlängerung des Nebengeleises in der Station Molit der Strecke Hatna — Kimpolung: Politische Begehung.) Die k. k. Bukowinaer Landesregierung hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Verlängerung des Nebengeleises in der Station Molit der Strecke Hatna—Kimpolung für den 6. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Regierungsrath Joh. Fekete de Bélafalva betraut. [G.-I.-Z. 23.352.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herstellung einer neuen teleponischen Verbindung in der Station Prerau.) In der Station Prerau hat sich in jüngster Zeit zwischen der Heizhauskanzlei auf dem Hauptbahnhofe und der derselben unterstellten Maschinenstation für die elektrische Beleuchtungsanlage am Vorbahnhofe dadurch ein regerer Verkehr entwickelt, dass die elektrische Beleuchtungsanlage erweitert wurde und von dem Maschinenhause dieser Anlage aus auch die Accumulatoren gespeist werden, welche den Strom für die in Ausführung begriffene elektrische Weichen-Stellanlage liefern sollen. Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat daher zur Erzielung einer raschen Verständigung zwischen der Heizhauskanzlei auf dem Hauptbahnhofe und der Maschinenstation für die elektrische Beleuchtungsanlage auf dem Vorbahnhofe eine telephonische Verbindung im Anschlusse an die auf dem Bahnhofe in Prerau bereits bestehende Telephon-Anlage herstellen lassen. Die k. k. General-Inspection nahm den diesbezüglichen bahnämtlichen Bericht zur Kenntniss und genehmigte den durch diese neue Telephonlinie nöthig gewordenen III. Anhang zur Special-Instruction für die Benützung der zu Zwecken des Verkehrs- und des Expeditsdienstes auf dem Haupt- und dem Vorbahnhofe in Prerau errichteten Telephonlinien. [23. November, G.-I.-Z. 22.845.]

Südbahn-Gesellschaft. (Herstellung einer centralen Weichen- und Signal-Stell- und Sicherungsanlage für das Befahren der Hallengeleise in der Station Triest.) In der Station Triest wurde zur Sicherung des Befahrens der Hallengeleise auf der Südseite des Bahnhofes eine centrale Weichen- und Signalsicherungsanlage hergestellt. Der Stellapparat, welcher in einem bei km 576·950 situirten Weichenthurme untergebracht ist, enthält 14 Weichenhebel und 1 Reservehebel, sowie 2 Zustimmungshebel zu den bereits früher bestandenen einarmigen Mastsignalen III und IV, von denen das Erstere als Signal für die Einfahrten, das Letztere als Signal für die Ausfahrten der Züge auf den Hallengeleisen dient. Ausserdem sind diese beiden Mastsignale auch dazu bestimmt, die Fahrten auf einer dort befindlichen Geleisekreuzung entsprechend zu sichern. An dem Stellapparate befindet sich ferner ein Blockapparat mit vier elektrischen Einrichtungen zur Blockirung der Fahrstrassen und der Zustimmungshebel, sowie die Vorrichtung zum gegenseitigen Verschluss der Hebel und zur Anzeige der Seitens der südlichen Platzinspection freigegebenen Fahrstrassen für die Ein- und Ausfahrten aus der Halle. Unterhalb des Anzeigers sind an dem Schieberkasten 4 Fahrstrassenknebel und unterhalb des Blockapparates 2 Signalknebel angebracht. Mit den im Apparate vorhandenen Weichenhebeln werden je zwei Wechsel einer englischen Weiche und ausserdem 22 in die Anlage einbezogene gewöhnliche Wechsel paarweise gestellt. Die Umstellung der übrigen Wechsel erfolgt mittelst je eines eigenen Weichenhebels. Im Bureau der südlichen Platzinspection ist ebenfalls ein Blockapparat mit 4 elektrischen Einrichtungen und ebenso vielen Blockfeldern und Deblockirtastern aufgestellt. Vor dem Blockapparate ist ein Schieberkasten angebracht, an dessen oberer Platte ein Tableau der Hallengeleise mit 2 Querschlitzen und 2 Schubknöpfen zur Contactherstellung in den Leitungen sich befindet. Durch die gegenseitige Abhängigkeit der Blockapparate in der südlichen Platzinspection und im südlichen Weichenthurme sind folgende Bedingungen erfüllt: Der Centralwärter kann keinen der beiden Zustimmungshebel seines Apparates bewegen, bezw. bei keinem der Signale III und IV die Zustimmung zum Stellen auf „erlaubte Fahrt“ geben, bevor nicht vom Verkehrsbeamten hiezu der Auftrag ertheilt ist. Der Centralwärter ist vielmehr durch die Blockireinrichtung gezwungen, die ihm von der Platzinspection bezeichnete Fahrstrasse herzustellen und den zugehörigen Knebel zu blockiren, damit der Hebel, mit welchem er die Zustimmung zu dem Signal „Erlaubte Fahrt“ geben soll, elektrisch frei wird. In Folge der vorgenommenen Fahrstrassenblockirung kann der Centralwärter solange keinen Weichenhebel der Fahrstrasse umlegen, als ihm nicht der Fahrstrassenknebel Seitens der Platzinspection wieder deblockirt wird. [G.-I.-Z. 15.109.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 4. bis zum 10. December.)

Adriatischer Dienst.

5. Decemb., um 11 Nachts, Dampfer „Mnssimiliano“, Capitän P. Craglietto, nach Venedig.
6. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris.“, Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührnng von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschlnss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione nnd Porto Manzo.
7. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina“, Capitän C. Matkovich, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opns, San Martino nnd Gelsa.
7. „ 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Mariani, nach Venedig.
8. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän E. Klun, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnnovo (Megline), Perasto, Risano nnd Perzagno.
9. „ nm 11 Uhr Nachts: Dampfer „Massimiliano“, Capitän P. Craglietto, nach Venedig.
10. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän A. Lazzari, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

5. Decemb., um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Juno“, Capitän V. Gutmann, nach Smyrna, mit Berührnng von Fiume, Corfn, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräns nnd Chios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Vathy, Tschesmè und Rhodus.
6. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Flora“, Capitan E. Radeglia, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Corfn, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräns, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch nnd Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun nnd Kerasnnd.
8. „ zn Mittag: Dampfer „Vorwärts“, Capitän G. Mettal, nach Alexandrien, mit Berührnng von Brindisi. Anschlnss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyrnth, Larnaca, Limasson und Rhodns.
9. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Medusa“, Capitän V. Gherzman, nach Constantinopel mit Berührnng von Brindisi nnd Dardanellen. Ueberschiffnng in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasnnd, Odessa, Varna nnd Burgas anf eigene, nnd nach Batum auf fremde Dampfer.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Marq. Bacquehem“, Capitän Walluschnig nach, Indien, China und Japan, mit Berührnng von Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai nnd Kohe.
„ nach Madras nnd Calcutta, mit Ueberschiffnng anf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn-Betriebsreglement und Zusatz-Bestimmungen zu demselben. (Einberufung einer Enquête zur Berathung der dagegen erhobenen Beschwerde.) Im amtlichen Theile des heutigen Blattes ist ein Circular-Erlass vom 27. November 1893, Z. 62.542, enthalten, in welchem sämmtliche Handels- und Gewerbekammern eingeladen werden, zu einer für Ende Jänner in Aussicht genommenen Enquête, behufs Ueberprüfung

a) der zum internen Betriebsreglement erlassenen Zusatz-Bestimmungen und
b) das interne Betriebsreglement selbst, soweit sich einzelne Punkte desselben als eine Abweichung oder Ergänzung des Berner internationalen Uebereinkommens darstellen,

acht aus ihrer Mitte zu wählende Delegirte zu entsenden.

Gleichzeitig erging ein ähnlicher Erlass an die Eisenbahn-Directoren-Conferenz und an den Verband der Localbahnen, in welchem dieselben aufgefordert werden, sechs, bezw. einen Vertreter für diese Enquête namhaft zu machen.

Endlich wurden auch das Justizministerium und das Ackerbauministerium ersucht, je einen Vertreter in die Enquête zu delegiren, letzteres mit dem weiteren Ersuchen, auch die Beiziehung von je zwei Vertretern der landwirthschaftlichen Corporationen und der bergbaulichen Interessenten zu veranlassen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Einhebung von Ueberfuhrsgebühren in Nowosielitza.

Vom Tage der Eröffnung des russischen Bahnanschlusses in Nowosielitza werden bis auf Weiteres für den Transport auf der Strecke Oesterr.-Nowosielitza—österr.-russische Grenze und umgekehrt nachstehende Gebühren eingehoben:

	Ueberfuhrsgebühr	Manipulationsgebühr
	in Kreuzern ö. W.	
Für Eilgüter pro 100 kg	13	8
„ Frachtgüter pro 100 kg	4	4·5
„ Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge		
a) als Eilgut pro Stück	187	60
b) als Frachtgut pro Stück	94	60
„ Nutzholz und Kohle pro 100 kg	2	4·5
„ explodirbare Güter pro 100 kg	7	4·5
„ sperrige Güter pro 100 kg	5	4·5
„ Leichen, bei Zahlung für das Ladegewicht des Wagens		
a) als Eilgut pro 100 kg	13	8
b) als Frachtgut pro 100 kg	4	4·5
„ Pferde, Fohlen und Maulthiere		
a) als Eilgut:		
1 Stück	122	40
2 und mehr Stück pro Stück	61	20
b) als Frachtgut:		
1 Stück	47	40
2 und mehr Stück pro Stück	25	20
„ Schweine als Frachtgut pro Stück	4	2·5
„ Schafe		
a) als Eilgut pro Stück	13	1
b) als Frachtgut pro Stück	2	1
„ Grosshornvieh, als Frachtgut		
1 Stück	32	20
2 Stück	52	35
3 Stück	64	40
mehr als 3 Stück pro Stück	18	10

Bei der Ermittlung der Ueberfuhrsgebühren werden je angefangene 10 kg für volle 10 kg, bei der Ermittlung der Manipulationsgebühr je angefangene 100 kg für volle 100 kg angenommen.

Die geringste Ueberfuhrsgebühr beträgt bei Eil- und Frachtgütern 11 kr. pro Sendung.

Wien, den 30. November 1893. [1017]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu Theil IV, Heft 2 des Gütertarifes.

Am 1. Jänner 1894 gelangt der Nachtrag I zu Theil IV, Heft 2 des österr.-ungar.-bayerischen Gütertarifen (Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und von Borke zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und Stationen der k. Bayer. Staatseisenbahnen andererseits vom 1. August 1893) zur Einführung.

Nachtrag I enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, insbesondere die Einbeziehung der ungar. Stationen der k. priv. Südbahn.

Durch diesen Nachtrag wird der provisorische Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn und Stationen der k. Bayer. Staatseisenbahnen vom 20. Mai 1888 nebst Nachträgen aufgehoben.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 31. Jänner 1894.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen käuflich zu erhalten.

Wien, am 1. December 1893. [1018]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Verkehr russisch-österreichischer Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits.

Anwendung der Frachtsätze für Nowosielitza transit.

Die in den Gütertarifen und in den Ausnahmetarifen für Getreide etc. für die obenbezeichneten Verkehre enthaltenen Frachtsätze für Nowosielitza transit (bezw. Zuczka transit) haben vom Tage der Eröffnung des russischen Bahnanschlusses in Nowosielitza auf Sendungen, welche per Achse aus Russland in Nowosielitz anlangen, bezw. von Nowosielitza per Achse nach Russland weiterbefördert werden, keine Anwendung. Dagegen gelten die fraglichen Frachtsätze von diesem Tage an:

1. Für Sendungen, welche aus Russland per Bahn in Nowosielitza anlangen, bezw. von Nowosielitza per Bahn nach Russland weiterbefördert werden, u. zw. im Kartirungswege; dann
2. Für Sendungen, welche aus Rumänien per Achse in Nowosielitza anlangen, bezw. von Nowosielitza per Achse nach Rumänien weiterbefördert werden, in ersterem Falle im Kartirungswege, in letzterem Falle im Rückvergütungswege.

Für die Controle der Erfüllung obiger Bedingungen gelten die betreffenden Vorschriften der angeführten Tarife.

Wien, am 30. November 1893. [1019]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nachtrag V zum Tarife für den Personenverkehr.

Zum gesellschaftlichen Local-Personentarife vom 1. Februar 1892 tritt mit 15. December 1893 der Nachtrag V in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Fahrpreise und Kilometer-Entfernung für die Strecke Sudoměřitz-Petrau—Sudoměřitz-Landesgrenze transit.

2. Theilweise Aenderungen der Bestimmungen, betreffend Schülerkarten und Tour- und Retourkarten.
3. Aenderung der Form und Giltigkeitsdauer der Arbeiter-Legitimationen, und
4. Einführung von Permanenzkarten zu ermässigten Preisen für die Strecke Wien—Schwechat-Kledering.

Exemplare dieses Nachtrages können in unserem Tarifverkaufs-Bureau, I., Pestalozzigasse 8, käuflich bezogen werden.

Wien, am 1. December 1893. [1020]

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Tarif-Theil I, Abtheilung B.

Am 1. Jänner 1894 wird ein neuer Theil I, Abtheilung B, für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit treten.

Dieser Theil I, Abtheilung B, enthält:
Allgemeine Tarifvorschriften,
Güter-Classification,
Tarif für Nebengebühren und ein
Alphabetisches Inhalts-Verzeichniss.

Hiedurch werden aufgehoben, bezw. ersetzt:

Die Nachträge V vom 1. August 1892 und VI vom 1. Jänner 1893 zum Tarif-Theil I vom 1. August 1888 für die Güterverkehre zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Niederlande einerseits und Oesterreich-Ungarns andererseits und der Belgisch-Oesterreich-Ungarische Eisenbahnverbands-Gütertarif, Theil I, vom 1. Juni 1891 sammt Nachtrag.

Exemplare dieses Theiles I, Abtheilung B, werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 1. December 1893. [1021]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Reexpedition von Gütern aller Art in Ala.

Vom 1. Jänner 1894 an bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894 können Frachtgut-Sendungen nach Italien via Peri, welche in Stationen der Strecken Budapest—Pragerhof, Graz—Pragerhof und Oedenburg—Barcs zur Aufgabe gelangen und für welche auf Grund der Instradirungsvorschriften des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887, die ursprüngliche Aufgabsstation in Betracht gezogen, die Instradirung via Peri zu erfolgen hat, in der Station Ala unter Beobachtung besonderer Bedingungen zur Reexpedition gelangen.

Parteien, welche auf das Zugeständniss reflectiren, müssen sich wegen Bekanntgabe dieser besonderen Bedigungen mit der gefertigten General-Direction ins Einvernehmen setzen.

Wien, am 1. December 1893. [1022]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Mühlen-Enquête. (Berathung der Bahnverwaltungen über die in derselben gestellten Anträge.) Die Bahnverwaltungen haben in Befolgung des Handelsministerial-Erlasses vom 31. October, Z. 58.233 (Vrdgs.-Bl. Nr. 128) eine Berathung gepflogen, betreffend die Durchführung der Anträge, welche von der in der Zeit vom 26. bis 28. October l. J. im Interesse der österreichischen Mühlen-Industrie abgehaltenen Enquête gestellt worden sind. Bei eingehender Erörterung dieser Anträge ergab sich die Nothwendigkeit, vorerst die Wirkungen der geforderten tarifarischen Massnahmen in ihrem Einflusse auf das Erträgniss der einzelnen Verwaltungen zu prüfen und für einzelne derselben Detailvorschläge auszuarbeiten. Zu diesem Behufe wurde ein Comité, bestehend aus Delegirten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen eingesetzt, welches die ziffermässigen Daten mit thunlichster Beschleunigung zu liefern hat. Die eingehende Behandlung des Gegenstandes hat aber auch weiters ergeben, dass die behufs Durchführung der Enquête-Anträge auszuführenden Tarifarbeiten so umfangreich sind, dass es ausgeschlossen erscheint, dieselben bis zum Ende des laufenden Jahres zu vollenden. Es wurde demnach vereinbart: die bis 31. December l. J. im Interesse der österreichischen Mühlen-Industrie gewährten Begünstigungen bis Ende Februar k. J. unter Beibehalt der bisherigen Bedingungen zu prolongiren und die Activirung der neuen Tarifmassnahmen für den 1. März k. J. in Aussicht zu nehmen. — Diese Vereinbarung erhielt unterm 25. November, Z. 62.548, die Genehmigung des Handelsministeriums.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Einführung eines neuen Grenztarifes für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.) Am 1. December 1893 gelangte für den Verkehr von Stationen der Bayerischen, der Württembergischen, der Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Main-Neckarbahn, der Hessischen Ludwigsbahn, der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a. M. und Köln (linksrheinisch), sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg nach Bodenbach, Eger, Friedrichshafen, Furth i. W., Halbstadt, Konstanz, Myslowitz, Oderberg, Oświęcim, Passau, Salzburg, Simbach und Tetschen transit für Güter zur Ausfuhr nach den unteren Donauländern (Rumänien, Serbien, Bulgarien) und darüber hinaus ein neuer Tarif zur Einführung. Durch denselben wird der Tarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II, vom 1. September 1890 aufgehoben. Der neue Tarif enthält ausser den Frachtsätzen für den allgemeinen Verkehr Ausnahmetarife für Metalle und Metallwaaren, sowie für Baumwollwaaren und Garne, ferner von den Landesanfsichtsbehörden genehmigte „Besondere Bestimmungen". Die Kartirung und Instradirung der zu den Sätzen des Transittarifes abzufertigenden Sendungen, welche besonders zu rapportiren sind, erfolgt in Gemässheit der für die Grenzübergangsstation in den bezüglichen deutschen Verkehren bestehenden Bestimmungen.

Schlesisch-Süddeutscher Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern vom 1. Juni 1892. (Nachtrag II.) Mit Wirksamkeit vom 1. December 1893 gelangt der Nachtrag II zur Ausgabe.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Ausnahme-Frachtsätze für Malz.) Am 1. November 1893 sind im Staatsbahn-Güterverkehr Berlin—Erfurt für die Beförderung von Malz in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg von Bunzlau, Breslau, Märk. und Freib. Bahnh., Haynau, Löwenberg in Schlesien und Striegau nach Leipzig, Berliner, Eilenburger und Thüringischer Bahnh., sowie Gera (Reuss), Preuss. St.-B. Ausnahme-Frachtsätze eingeführt worden, die vom gleichen Tage an auch für die Stationen Leipzig II, Dresdn. Bahnh., bezw. Gera (Reuss), Sächs. St.-B., nnd Gera-Pforten gelten.

Rheinisch-Westphälisch-Belgisch-Englischer Güterverkehr. (Einführung eines neuen Theil II.) Im Anschluss an den am 1. December 1893 zur Einführung gekommenen Verbands-Gütertarif, Theil I, für die Englisch-Deutschen Eisenbahn-Verbände trat mit Giltigkeit vom gleichen Tage ab im Rheinisch-Westphälisch-Belgisch-Englischen Verkehr ein neuer Gütertarif Theil II an Stelle des Gütertarifs Theil II vom 1. August 1890 in Kraft. Derselbe weicht von dem letzteren nur in Bezug auf die veränderten, sich an das Reglement im vorbezeichneten Theil I anlehnenden „Besonderen Bestimmungen" ab und ist für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln (linksrheinisch) durch Aufnahme von Frachtsätzen für den Wagenladungsverkehr vervollständigt worden, während für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch), wie bisher, nur Frachtsätze für den Eil- und Frachtstückgutverkehr vorgesehen sind.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2211	Oesterr. Nordwestbahn	Böhm. Nordbahn	Gaskohle	Kralup	Lieben Oe N.W.B.	3000 t Minimalquantum Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Loaltarife der betheiligten Verwaltungen	Kreuzer ö. W. N. 16·0 (Kartirungssatz)	14·0	2·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe vorzulegen consignirt spätest bis Ende Februar 1895	
2212		Böhm. Nordbahn		Prag B.N.B.		Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen			11·2	10·0	1·2			
2213			Kohle und Coaks	Lieben Oe.N.W.B.	Prag B.N.B.	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindest. für 10000 kg bei Coaks und mindestens für die Tragfähigkeit (Ladegewicht) der verwendeten Wagen bei Kohle. Auf- und Abladen ist Sache der Parteien			11·2	10·0	1·2			
2214			Kohle	Kralup		Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894		25·6	16·0	9·6	Im Kartirungswege		
2215		Betheiligten Verwaltungen	Gaszusatzkohle	Elbogen-Nensattel	Lieben Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen und nur bei ausdrücklicher Routenvorschrift auf den Frachtbriefen via Kralup-Wysočan			Besteht kein directer Frachtsatz	47·2	—			
2216		Böhm. Nordbahn	Kohle	Kralup		5000 t Minimalquantum Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894		16·0 (Kartirungssatz)	11·6	4·4	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender und ein mit Lieben Oe.N.W.B. mittelst Indnstriegeleises in directer Schienenverbindung stehendes Etablissement als Empfänger lautend, vorzulegen consignirt spätestens bis Ende Februar 1895	Der ermässigte Frachtsatz kann nur beansprucht werden für Sendungen, welche frachtbriefmässig für ein Etablissement bestimmt sind, welches mit Lieben Oe N.W.B. mittelst Indnstriegeleises in directer Schienenverbindung steht

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2217	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		I. Holz des Specialtarifes 2 bis 6·3 Meter Länge	Krakau loco und traneito	Olmütz transito (für Böhmen und darüber hinaus)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr von Granica trane. due russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Beetimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Abladen und Auflegen derjenigen begünstigten Sendungen durch Parteiorgane, welche in Nordbahnstationen zur Abgabe gelangen; Beetimmung der Sendungen ad III. für Sägewerke, an welche selbe auch adressirt ein müssen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarife, bezw. Theil II, Tarifheft 1, für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verband vom 1. October 1893, bezw. ab Granica trans. Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr vom 1. Juli 1892	Verschieden	kr. 40·3		Im Rückvergütungswege.	Auf die reclamirende Firma ale Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses.	
				Saybusch-Zablocie loco und trane., Bielitz, Dzieditz, Oswiecim loco u. trans., dann Ustron						31·7				
				Oderberg trans. (für Sendungen von Stationen der kgl. ung. Staatsbahnen), Mähr.-Ostrau, Kraena u. Wall.-Meseritech						23·0				
				TeschenK.F.N.B. und K.O.B. loco und trans. (letzteres für Sendungen von Jablunkan)						29·0				
				Friedek-Mistek K.F.N.B.					31·7	25·4	6·3			
				Friedland K.F.N.B.					30·5	23·2	7·3			
				Krakau loco und transito	Wagram, Gänserndorf, Marchegg, Angern und Dürnkrut					54·5				
				Oswiecim loco und transito						47·4				
				Zabierzow	Wien Nordbahnhof, Floridedorf-Donanfeld, Jedlesee trans., Wagram, Gänserndorf und Marchegg				Verschieden	54·5				
				Krzeszowice und Trzebinia	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf-Donanfeld, Jedlesee trane. und Marchegg					54·5				
				Saybuech loco und transito	Wagram, Gänsernsdorf, Marchegg, Angern und Dürnkrut					47·4				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2218	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		III. Klotz- und Stammholz, unbearbeitetee (excl. Grubenholz), bie 6·3 Meter Länge, insoweit eelbee nach Specialtarif 2 tarifirt wird	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exclus. der Localbahnstrecken)	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf-Donaufeld, Hohenau, Brünn Nordbahnhof, Olmütz nnd Mährisch-Ostrau									
			II. Schnittmateriale dee Specialtarifee 2	Granica transit	Wien Nordbahnhof	Oderberg loco								
			I. Holz dee Specialtarifes 2 bis 6·3 Meter Länge	Ernsdorf	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee transit, Wagram und Marchegg									
				Bielitz und Dzieditz	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee transit, Wagram, Gänserndorf und Marchegg									
						Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metrischen Tonnen (à 1000 kg). Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr von Granica transit das russische Verkehrsgebiet, betreffenden besonderen tarifmässigen Bestimmungen; Anfiefernng der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Ableden nnd Auflegen derjenigen begünstigten Sendungen durch Parteiorgane, welche in Nordbahnstationen zur Abgabe gelangen; Bestimmung der Sendungen ad III. für Sägewerke, an welche selbe auch adressirt ein mneen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894						
								Localtarife, bezw. Theil II, Tarifheft 1 für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verband vom 1. October 1893, bezw. ab Granica transit. Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr vom 1. Juli 1892	58·1 kr.	V e r s c h i e d e n	29·6 kr.				
								Von 1— 75 km . 0·288 kr.) pro 100 kg u. 1 km fix Von 76—100 km . 0·261 kr.) pro 100 kg u. 1 km fix In minimo wird pro 100 kg eine Gebühr von 4 kr. erhoben	54·5 kr.	47·4 kr.	22·0 kr.				
								I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	3·6 kr.	47·4 kr.	7·6 kr.				
								Anf die reclamirende Firma ale Aufgeberin lautende, von der Anfgabestation beglaubigte Dnplicat-Frachtbriefe, die nicbt wieder zurückgeteellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisse							

*) Die ermässigten Frachtsätze snb I. haben auch für die Artikel des Nordbahn-Ausnahmetarifes II a Geltnng, soferne nicht die tarifmässigen Frachtsätze bereits günstiger sind. Für Sendungen ad I. nnd III. nber 6·3 bis incl. 19 Meter Länge finden die bezüglichen ermäseigten Frachtsätze ebenfalls Anwendnng, wenu die Fracht für das factische Gewicht, in minimo jedoch für 20000 kg für die verweudeten zwei Wagen entrichtet wird. Für einen etwa als Schntzwagen beigestellten 3. oder 4. Wageu wird in diesem Falle eine Gebühr nicht eiogehoben.

Der ermäeeigte Frachtsatz von Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco nach Olmütz traoslt (für Böhmen nnd darüber hinaus) kanu nur für solcho Sendnogen in Ansprnch genommen werden, welche nach Teschen mittelet Strassenfnhrwerkes znr Anfiefernng zugeführt werden, worüber anf deu bei der seinerzeitigen Refactieliquidirnng beiznbringenden Dnplicat-Frachtbriefen bahnämtliche Bestätignog enthalten sein muee. — Für Sendnngen nach Jedlesee loco gelten die ermäeeigten Frachtsätze nach Jedleeee transito, insoweit solche uebenetehend vorgesehen eind, jedoch wird in diesem Falle ansser deneelbeo noch die im Localtarife der Oeeterr. Nordweetbahn vorgeeeheue Manipulatious-Gebühr berechnet.

Die ermäesigten Frachtsätze ad III. werden, insoweit nicht die bednngene Minimal-Gebühr erhoben wird, etete für die ganze Transportstrecke und nicht zonenmässig berechnet. Hiebei findet der für 76 km anf Grnnd des Einheitesatzes von 0·261 kr. pro 100 kg nud 1 km entfallende ermäesigte Total-Frachtsatz für Dietanzen nntsr 76 km insolange Anwendnng, als nicht der ermäesigte Total-Frachtsatz auf Grund der factischen Distanz nnd dee Einheitssatzee von 0·288 kr. pro 100 kg nnd 1 km fix sich niedriger stellt.

Fortlaufende Nr.	2219	2220	2221	2222	2223
Die Publication erfolgt	Das Zugestandniss wird gemacht:				
von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	Localbahn Cilli-Wöllan	Localbahn Cilli-Wöllan	Localbahn Cilli-Wöllan	Localbahn Cilli-Wöllan	Localbahn Cilli-Wöllan
für Artikel	Getreide, Mahlproducte und Salz	Leder: Häute und Felle aller Art	Kohle, mineralische	Eis	Rohtelegraphensäulen
für die Transportstrecke: von	Cilli	Schönstein: Cilli	Skalie	Sachsenfeld	Cilli: Sachsenfeld; Schönstein: Wöllan; Ritzdorf: Heilenstein-Frassiau
für die Transportstrecke: nach	St. Peter im Sannthale	Cilli: Schönstein	Schönstein	Markt Tüffer	St. Peter im Sannthale
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 700 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** In jedem Gewichte, jedoch nur bei vollständigem Verzicht auf jede Aebsverfrachtung	Für Sendungen in jedem Gewichte	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Das Anf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bei Aufgabe in Wagenladungen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen innerhalb acht Tagesstunden nach Zuweisung der Wagen in der Aufgabsetation, resp. nach Anlangen der Wagen in der Abgabsetation, auf ihre eigenen Koeten beeorgen zu laesen	a) Bie zu einer Wagenlänge bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. b) Ueber eine Wagenlänge bis zu zwei Wagenlängen bei Zahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 15000 kg. Das Aufladen der Rohtelegraphensäulen hat die Partei auf ihre Kosten zu besorgen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstene aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Bezeichnung	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Interne Tarife der Südbahn und der Localbahn Cilli-Wöllan	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan
Frachtsatz per 100 kg	15 kr. incl. Manip.-Geb.	31 | 31 kr. incl. Mgb.	5 kr. incl. Mgb.	26·74 Kronen = fl. 13·37	19 | 16 | 11 | 9 | 9 | 12 Kreuzer incl. Mgb.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	8 kr. incl. Manip.-Geb.	20 | 20 kr. incl. Mgb.	3 kr. incl. Mgb.	13 Kronen = fl. 6·50	pro Wagen: 10 | 8 | 5 | 5 | 5 | 6 Kreuzer incl. Mgb. (Ad a) u. b)
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	7 kr.	11 | 11	2 kr.	13·74 Kronen = fl. 6·87	9 | 8 | 6 | 4 | 4 | 6 Kreuzer
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf schliessende Firma ale Empfängerin lautsnde Orig.-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen				
Besondere Bemerkungen					

Fortlaufende Nr.	2224	2225	2226	2227	2228
Die Publication erfolgt und im Namen der	Südbahn - Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der	Localbahn Cilli-Wöllan	Localbahn Cilli-Wöllan	Localbahn Cilli-Wöllan	Localbahn Cilli-Wöllan	Localbahn Cilli-Wöllan
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Brennholz, Schleifholz, Stock- (Wurzel-) Holz, Reiserholz, Fascbinen, Grubenhölzer, Schwartlinge und Hopfenstangen, dann für Ziegel, Steine, rohe, Kalk, Kalksteine, Schotter, Dünger und Düngemittel aller Art, Knochen, ungebrannt, Lohe und Rinden aller Art	Thon	Thiere, todte, Geflügel und Stechvieh (excl. Wildpret) als Frachtgut	Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, Bau- und Werkholz, nicht über eine Wagenlänge, dann Schwellen, Fassböden, Fassdauben, und Schindeln	Langholz
für die Transportstrecke: von	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Cilli	Sachsenfeld St. Peter im Sannthale Heilenstein-Frasslau Ritzdorf Schönstein Wöllan	Sachsenfeld St. Peter im Sannthale Heilenstein-Frasslau Ritzdorf Schönstein Wöllan	Heilenstein-Frasslau
für die Transportstrecke: nach	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Sachsenfeld	Cilli	Cilli	Cilli
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat Seitens der Partei zu erfolgen	Für Quantitäten a) unter 5000 kg pro Frachtbrief b) von mindest. 5000 kg } pro Frachtbr. c) „ „ 10000 „ } und Wagen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Tarif für die Localbahn Cilli-Wöllan	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan
Frachtsatz per 100 kg	Variabel	9 kr. incl. Mgb.	Variabel a) 8·3 11·8 14·6 18·8 25·8 b) 7·4 10·4 12·8 16·4 22·4 c) 6·5 9·0 11·0 14·0 19·0 kr. incls. Mgb. 28·6 24·8 21·0 Variabel	Variabel kr. incl. Mgb. 27 24 18 15 12 9 13 12 9 7 6 5 Krenzer 14 12 9 8 6 4	Variabel
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1 b des Tarifes der Localbahn Cilli-Wöllan, excl. Manip.-Gebühr	6 kr. excl. Mgb.	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Pro Waggon 7 fl. für jeden beladenen Wagen und 3 fl. für jeden nur als Schutzwagen eingeschobenen Waggon
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Variabel	3 kr.			Variabel
Art der Durchführung	Kartirung	Im Kartirungswege			Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen					

Südbahn-Gesellschaft

Localbahn Cilli-Wöllan

Fortlaufende Nr.	2229	2230	2231	2232	2233
Die Publication erfolgt: von der					
Die Publication erfolgt: und im Namen der					
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Getreide, Mahlproducte (ans Getreide), Salz, Eisen nnd Eisenwaaren aller Art	Eisen n. Eisenwaaren aller Art	Banmwolle	Banmwollgarne nnd Abfälle	Thonwaaren
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Cilli	Wöllan	Cilli	St. Peter im Sannthale	Sachsenfeld
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Sachsenfeld St. Peter im Sannthale Heilenstein-Frasslau Ritzdorf Schönstein Wöllan	Cilli	St. Peter im Sannthale	Cilli	Cilli
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	In jedem Gewichte	In jedem Gewichte, jedoch nur bei Verzicht auf die Achsverfrachtung	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 800 Tonnen während der Begünstigungsdauer. Für Sendungen in jedem Gewichte, jedoch nur bei vollständigem Verzicht anf jede Achsverfrachtnng	Bei Auflieferung einee Minimalquantums von 500 Tonnen. In jedem Gewichte, jedoch nur gegen Verzicht anf jede Achsverfrachtnng	In jedem Gewichte
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894				

Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan

Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg						
2229	11 kr. incl. Mgb.	15 kr. incl. Mgb.	15 kr. incl. Mgb.	15 kr. incl. Mgb.	34 kr. incl. Mgb.	34 / 31 / 23 / 18 / 15 / 11 kr. incl. Mgb.	
2230	6 kr. incl. Mgb.	8 kr. incl. Mgb.	6 kr. incl. Mgb.	6 kr. incl. Mgb.	20 kr. incl. Mgb.	22 / 22 / 18 / 15 / 12 / 6 kr. incl. Mgb.	
2231	5 kr.	7 kr.	9 kr.	9 kr.	14 kr.	12 / 9 / 5 / 3 / 3 / 5 kr.	
2232	Kartirung	Im Rückvergütungswege			Kartirung		
2233		Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Orig.-Frachtbriefe für Banmwolle, bezw. auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine für Banmwollgarne nnd Abfälle, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen				

Zugestandener Frachtsatz per 100 kg

Nachlass vom bestehenden Frachtsatze

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

2234

| Fortlaufende Nr. | | |

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2236	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Kohle, mineralische (exclne. der für Regiezwecke der Südbahn bestimmten Kohle, eowie excl. Briqnettes nnd Cosks)	Skalis	Cilli transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Transporte müssen mit directen Frachtbriefen nach über Cilli hinaus gelegenen Stationen der Südbahn nnd deren Anschlussbahnen bestimmt sein. Das Auf- nnd Abladen hat die Partei durch ihre Organe auf eigene Kosten zu beorgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	13	10	3	Im Kartirungswege			
				Sachsenfeld					5 kr. incl. Mgb.	4 kr. incl. Mgb.	1 kr.			
2237	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Thoneisenstein	W ö l l a n	C i l l i	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Anfladen der Sendungen ist Sache der Partei. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Ludwigshafen a. Rh., Mannheim Bad. B. oder Wien (Matzleinsdorf) aufgegeben werden	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif, Theil II der Localbahn Cilli-Wöllan	13 kr.	10 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege			
2238	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Briquettes nnd Holzkohle ans fossilem Hölze	Skalis	Cilli transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	26 kr.	10 kr.	16 kr.	Im Kartirungswege		
2239	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum	Triest S. Sabba	Elbeteinitz Pardubitz St.E.G. nnd S.N.D.V.B.	Aufgabe von resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- nnd Abladen, bezw. das Füllen nnd Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen. Die Rohöltransporte von Elbeteinitz müssen in Reservoirwagen zur Verladung gelangen, die mit Rohpetroleum von Triest S. Sabba dort angelangt sind	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Süd-Nordösterr.-ungar. Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1892	Kreuzer ö. W. 161	98	63	Im Kartirungswege			
			Galizisches Rohöl	Elbeteinitz	Triest S. Sabba				161	98	63			
2240	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Weintrestern nnd Weinläger	Allen Stationen der k. k. lstrianer Staatsbahn exclusive Divacca	B o z e n	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen nnd Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	100 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt nnd im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2241	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier	Dorohoi	Frankfurt a. M. (Station der Hess. Ludwigbahn Ostbahnhof und Hafen, dann Station des E.E.D. Bezirkes Frankfurt a. M. Staatsbahnhof, Hafen und Sachsenhausen-Staatsbahnhof	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894			Mark ad a) 9·62 ad b) 8·62		Im Kartirungswege		
2242	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petrolenm-Naphta (Benzin aus Petroleum destillirt)	Jasło Mähr.-Ostrau Pardnbitz Zagórzany	Doos Station der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief nnd Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis znm 31. December 1894	Localtarif		Mark 2·53 1·99 1·65 2·49		Im Kartirungswege		
2243	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Knnstwolle	Salzburg	Brünn loco K.F.N.B. nnd St.E.G. Standing Bielitz	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	kr. 194 256 291	Verschieden	Im Kartirungswege		
2244	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier in Kisten oder Fässern verpackt	B r o d y	München C.B. Nürnberg C.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlnng für mindestens 5000 kg 10000 kg 5000 kg 10000 kg	Vom 1. Jänner 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1894			Mark 6·69 6·16 7·08 6·54		Im Kartirungswege		
			Thiere, todte (Geflügel nnd Stechvieh, als Kälber, Lämmer, Schweine und dergl.), mit Ausnahme von Wildpret		München C.B. Nürnberg C.B. Stationen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen	5000 kg 10000 kg für einen Frachtbrief nnd Wagen				8·40 7·40				
2245	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn	Für Regietransporte beider Bahnen pro 100 kg nnd 1 km. Eilgut . . . . . 0·4 kr. + 5 kr. Mgb. Stückgnt . . . . . 0·2 kr. + 2 kr. Mgb. Wagenladnngsgnt . . . . . 0·15 kr. + 2 kr. Mgb. Eisenbahnwagen anf eigenen Rädern lanfend 6 Pf. pro Wagen nnd km, Locomotive nnd Tender, Tenderlocomotive nnd Schlepptender 1·3 kr. pro t und km				Bis anf Weiteres, längst. bis Ende Decsmber 1894					Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2246	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Obst	Mitrovicz-Szávapart (Savenfer), Station der kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Stationen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen	Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1894	Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst zwischen Stationen der kgl. ung. Staatseisenbahnen u. s. w. und Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen, giltig vom 20. September 1891		Frachtsätze für Mitrovicz		Im Kartirungswege		
2247	Bozen-Meraner Bahn		Bier in Fässern	Meran	Bozen-Gries	Minimalquantum von 150 metr. Tonnen. Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1894	Localgütertarif	kr. 30	kr. 25	kr. 5	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Aufgabsscheine bis längstens 31. Jänner 1895	
			Leer retourgehende Bierfässer	Bozen-Gries	Meran				30	20	10			
2248			Leer retourgehende Bierfässer	Meran	Bozen-Gries	Müssen in eigenen leer zurückgehenden Bierwagen verladen werden			30	20	10			
2249			Wein in Fässern, Weintrebern, Praschlet (Weinmaische), dann leer hievon retour gehende Gebinde	Meran Untermais	Bozen-Gries	Minimalquantum 250 metr. Tonnen. Aufgabe in beliebigen Quantitäten			30 28	25 25	5 3			
				Bozen-Gries	Meran Untermais				30 28	25 25	5 3			
2250			Kalk, gebrannt, ungelöscht, Kalkstaub, Marmormehl	Meran	Bozen-Gries*)	*) a) Bei Aufg. in vollen Wagenladungen in minimo 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten			a) 30 b) 30 c) 30	15 18 20	15 12 10	Im Kartirungswege		*) Bei Erreichung von 500 t in der bedungenen Zeit werden 30 kr. per Tonne rückvergütet
2251			Positionen M 15 und S 57—59 des Tarifes Theil I der gemeinsamen Bestimmungen	Meran	Bozen-Gries**)	**) Minimalquantum 100 metr. Tonnen. Aufgabe in beliebigen Quantitäten. Auf- und Abladen hat Partei selbst zu besorgen			30	25	5	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende Februar 1895 in Vorlage gebracht werden müssen	**) Bei Erreichung eines Quantums von 200 t erhöht sich der Nachlass um 1 kr., bei 300 t um 2 kr. pro 100 kg
2252			Bildhauerarbeiten	Meran	Bozen-Gries				43	30	13			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2253	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig St.E.G.	Nestersitz-Pömmerle	Auflieferung eines Minimal-Quantums von 4000 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif, Theil II, Heft 7, vom 1. März 1888	Kreuzer 6·0	4·0	2·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
2254	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes (via Bruck a. d. L.—Komárom—Ujszöny)	Székesfehérvár (via Bruck a. d. L.—Komárom—Ujszöny)	Aufgabe im ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	Kreuzer 85·0		Im Kartirungswege		
2255	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle und Coaks	Kladno, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad, Dnby und Střebichovic-Vinařic	Gross-Meseritsch via Brünn	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Verschieden		Kreuzer 7·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
2256	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steinkohle und Coaks	Kralup St.E.G. loco und transit	Olmütz St.E.G.	Auflieferung eines Minimal-Quantums von 200 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif, Theil II, Heft 7	Kreuzer 43·0	38·0	5·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
					Landskron				42·6	40·0	2·6			
					Dašic				35·0	34·0	1·0			
					Moravan				35·2	34·0	1·2			
					Uhersko				35·2	34·0	1·2			
					Zámrsk				35·2	34·0	1·2			
					Chotzen				36·0	34·0	2·0			
					Stationen der LocalbahnBrünn-Tischnowitz				Verschieden		4·0			
					Abtsdorf, B.-Trübau, Triebitz, Rudelsdorf, Sichelsdorf, Budigsdorf, Hochstein, Hohenstadt, Lukavec, Müglitz, Littau, Schwarzbach, Stefanau, Adamsthal, Blansko, Raitz, Skalitz-Boskovic, Lettovic, Brüsau-Brünnlitz, Greifendorf und Zwittau				Verschieden	39·5				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2257	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Regietransporte der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Marchegg St.E.G. oder K.F.N.B. transit oder vice versa	Aufrechthaltung der giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Bei Expedition als Eilgut für gewöhnliche Eilgüter ermässigte Eilgüter Bei Expedition als Frachtgut für Güter der Classe I " " " II " " " A " " " B " " " C des Specialtarifes 2	Kreuzer 90·0 33·5 32·5 22·9 22·0 18·0 15·3 17·0	33·5 32·5 22·9 22·0 18·0 15·3 13·1 13·1	56·5 1·0 9·6 0·9 4·0 2·7 2·2 3·9	Im Rückvergütungswege	Auf die Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder deren Dienststellen als Aufgeber und Empfänger lautende Origin.-Frachtbriefe, einzureichen spätestens bis Ende März 1895	Die Sendungen müssen mit direct von Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) nach Zsolna (K.O.E.), bezw. vice versa lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden
2258	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Siehe nachstehende Tabelle			Aufrechthaltung der für die betreffenden Güter, bezw. Classen und Specialtarife giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen; Ausschliessliche Justradirung via Stadlau—Marchegg—Gänserndorf	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Satz	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von oder nach Wien (Staatsbahnhof)

Nach oder von	Transportgebühren pro 100 Kilogramm: Eilgüter: gewöhnliche	ermässigte	besond. ermässigte	Sperrige Güter	Normal-Classe: I	II	Wagenladungs-Classe: A	B	C	Specialtarif: 1	2	3
	in Kreuzern											
Krakau	658·4	251·7	251·7	375·5	251·7	191·9	138·6	108·1	61·8	95·1	64·3	56·5

Fortlaufende Nr.														
2259	Stauding-Stramberger Localbahn		Zuckerrübe	Stramberg Nesselsdorf Sedlnitz	Stauding	Anfgabe in vollen Wagenladungen	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 12 10 8	kr. 9 9 6	kr. 3 1 2	Im Kartirungswege		
			Zuckerrüben-Abfälle	Standing	Sedlnitz				8	4	4			
2260			Holz aller Art unter 6·3 Meter Länge	Standing	Freiberg Drholetz Nesselsdorf Stramberg				8 9 10 12	7·2 8·4 9·6 11·4	0·8 0·6 0·4 0·6			
2261			Kalkstein, Bruchsteine, Schotter	Stramberg	Stauding	Unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes I Bei einem Jahresquantum von 5000 10000 20000 meter. Tonnen (à 1000 kg)		Ausnahmetarif I	9 9 9	7 6·5 6	2 2·5 3	Im Refactiewege	Anf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Documente vorzulegen spätestens bis Ende März 1895	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 140. Wien, 7. December 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate October 1893 und Vergleich der Einnahmen der ersten zehn Monate 1893 mit jenen der gleichen Periode 1892. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Mit Rücksicht auf den hohen Feiertag gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 12. December zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Statthalters für Böhmen vom 8. November 1893, Z. 51.711 *), hinsichtlich des Oeffnens der Wehrdurchlässe für die Flossfahrt auf der oberen Moldau, auf der Nežarka und Lužnitz, dann auf der Flanitz.

Im Grunde der Ermächtigung des k. k. Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern und des Ackerbaues vom 27. April 1892, Z. 17,188, hat der § 8 der Strompolizei-Vorschrift vom 10. Februar 1854, (L.-G.-Bl. 5. September 1854, II. Abth., Nr. 6,) zu lauten, wie folgt:

§ 8.

Absatz a). Die Flossfahrt hat bei jenem Wasserstande ununterbrochen stattzufinden, bei welchem die Mühlen im gewöhnlichen Betriebe stehen, das galde Fluder jedoch und der Durchlass geschlossen sind und das Wasser mindestens 8 oder mehrere Centimeter über den Wehrrücken sich ergiesst.

Absatz b). Wenn der Wasserstand an diesen Flüssen dergestalt gesunken ist, dass beim gewöhnlichen Mühlbetriebe und geschlossenen galden Fluder und Durchlasse der Wehrrücken trocken, jedoch nicht über 3 cm ausser dem Wasser steht, so hat das Oeffnen des Durchlasses im Tage nur einmal zu geschehen.

Demnach wird für das Oeffnen der Durchlässe nachstehende Stundeneintheilung festgesetzt, und zwar:

An der oberen Moldau:

1. Der Durchlass in dem Hohenfurther Wehre um 5 U. Früh,
2. bei der Joachimsmühle um 6 U. Früh,
3. beim oberen ersten Rosenberger Durchlasse um 9 U. Früh,
4. bei der Ziehensacker Mühle um 2 U. Nm.,
5. bei der Pötschmühle um 5 U. Nm.,
6. bei der Flachsspinnfabrik um 5 U. Früh,
7. bei dem fürstl. Schwarzenberg'schen Holzrechen-Wehr in Krumau um $^1/_2$6 U. Früh,
8. beim Wehre Wocelka um 6 U. Früh,
9. beim Papiermühl-Wehre um $^1/_2$7 U. Früh,
10. beim Stadtmühl-Wehre um 7 U. Früh,
11. beim Krumauer Graphitwerke um $^1/_2$8 U. Früh,
12. beim Goldenkroner Durchlasse um $^1/_2$11 U. Vm.,
13. beim Pozderazer Wehre um $^1/_2$3 U. Nm.,
14. beim Brückenmühl-Wehre um 5 U. Nm.,
15. beim Poříčer Durchlasse um 6 U. Nm.,
16. beim Planer Durchlasse um 5 U. Früh,
17. beim Strodenitzer Brettsäge-Mühlwehr um 6 U. Früh,
18. beim Fürstenmühl-Wehr um 7 U. Früh,
19. beim Wiesenmühl-Wehr um 8 U. Früh.

An der Nežarka und Lužnitz:

1. Beim Wehr bei dem Simanihofe um 6 U. Früh,
2. bei der Sputmühle um 8 U. Früh,
3. bei der Mettelmühle um 1 U. Nm.,
4. bei der Hammermühle um 4 U. Nm.,
5. bei der Krkawecmühle um 6 U. Abds.,
6. bei der Mühle in Wesseli um 5 U. Früh,
7. bei der Drachauer Mühle um 9 U. Vm.,
8. bei der Cejnowmühle um 10$^1/_2$ U. Vm.,
9. bei der Mühle in Soběslau um 1 U. Nm.,

*) Enthalten in dem am 17. November 1893 ausgegebenen und versendeten XXXVII. Stücke des L.-G.-Bl. für das Königreich Böhmen unter Nr. 68.

10. bei der Tuchfabrik Spaček (Spinnfabrik) um $2^1/_2$ U. Nachmittag,
11. bei der Mühle in Roudna um 5 U. Nm.,
12. bei der Mühle in Plan um 5 U. Früh,
13. bei der Tuchmühle in Lhota Samota um 7 U. Früh,
14. bei der Mühle in Alt-Tabor um 8 U. Früh,
15. bei der Mühle Mareda-Hrubeš um 10 U. Vm.,
16. bei der Mešitzer Mühle um 11 U. Vm.,
17. bei der Mühle des Wesely in Tabor um 12 U. Mittags,
18. bei der Mühle des Brdlik (Ružička) um $12^1/_2$ U. Nm.,
19. bei der Papiermühle um $1^1/_2$ U. Nm.,
20. beim Wildwehr des Bendelak (falls der Durchlass gesperrt werden könnte) um 2 U. Nm.,
21. bei der Mühle des Kwět um 4 U. Nm.,
22. bei der Mühle Matušovsky um 5 U. Nm.,
23. bei der Bredamühle (Wanka) um 6 U. Nm.,
24. bei Bejšovec um 5 U. Früh,
25. bei der Mühle Suchomel um 6 U. Früh,
26. bei der Mühle Marek um 7 U. Früh,
27. bei der Papiermühle in Dobronitz um 9 U. Vm.,
28. bei der Mahlmühle in Dobronitz um 10 U. Vm.,
29. bei der Mühle in Ober-Bechyn um 3 U. Nm.,
30. bei der Mühle in Unter-Bechyn um 4 U. Nm.,
31. bei der Rothmühle um 6 U. Nm. und endlich
32. bei der Mühle in Kalladey um 5 U. Früh.

In der Moldauflussstrecke von Budweis bis Melnik, sowie auch an dem Wottawaflusse von Unterreichenstein bis Klingenberg erscheint das Oeffnen der Wehrdurchlässe an bestimmten Tagen nicht nothwendig, weil diese Flüsse eine grössere Wassermenge abführen und jene Durchlässe daher bei einem die Floss- und Schiffahrt zulässigen Wasserstande alle Tage und während derselben so oft geöffnet werden können, als es die Floss- und Schiffahrt bedingt.

Hinsichtlich der Moldauflussstrecke von Budweis bis Melnik, sowie hinsichtlich des Wottawaflusses von Unter-Reichenstein bis Klingenberg und endlich auch bezüglich der Flanitz bleiben die hinsichtlich des Oeffnens der Durchlässe an diesen Flüssen im § 8, Abs. b), der Strompolizei-Vorschrift enthaltenen Bestimmungen aufrecht.

Absatz c). Bei einem sehr kleinen Wasserstande, nämlich wenn der Wehrrücken bei geschlossenem Durchlasse und galden Fluder, jedoch bei gewöhnlichem Betriebe der Mühlen drei bis elf Centimeter (3—11 cm) ausser dem Wasserspiegel ragt, hat die Schiffahrt und Flösserei in der Woche nur zweimal an den nachstehend bezeichneten Tagen stattzufinden, wobei für die betreffenden Tage die im Absatze b) bezeichnete Stundeneintheilung für das Oeffnen der Durchlässe zu gelten hat, und zwar werden für die Floss- und Schiffahrt im Sinne der vorangehenden Bestimmung nachstehende Tage eingeräumt.

An der oberen Moldau.

In der Strecke:

I. Vom Durchlasse in Hohenfurth (Nr. 1 des vorangehenden Absatzes b) bis einschliesslich des Durchlasses bei der Petschmühle (Nr. 5 des vorangehenden Absatzes b) der Montag und Donnerstag.

II. Vom Durchlasse der Flachsspinnfabrik (Nr. 6) bis einschliesslich des Poříčer Durchlasses (Nr. 15) der Dienstag und Freitag.

III. Von dem Planer Durchlasse (Nr. 16) bis einschliesslich der Wiesenmühle (Nr. 19) der Mittwoch und Samstag.

An der Nežarka und Lužnitz.

In der Strecke:

I. Vom Simanihofe (Nr. 1) bis einschliesslich der Krkawecmühle (Nr. 5) der Montag und Donnerstag.

II. Von dem Wehre in Wessely (Nr. 6) bis einschliesslich des Mühlwehrs in Roudna (Nr. 11) der Dienstag und Freitag.

III. Von dem Mühlwehr in Plan (Nr. 12) bis einschliesslich des Wehres der Bredamühle (Wanka, Nr. 23) der Mittwoch und Samstag.

IV. Von dem Bejšovecer Wehr (Nr. 24) bis einschliesslich des Roth-Mühlwehres (Nr. 31) der Donnerstag und Sonntag.

V. Vom Mühlwehr in Kalladey (Nr. 32) bis zur Lužnitz-Mündung der Freitag und Montag.

An der Flanitz

bleibt für die ganze flossbare Strecke wie bisher der Montag und Freitag eingeräumt. Die übrigen Bestimmungen des § 8 bleiben unverändert in Geltung.

Absatz d). Das Oeffnen der Durchlässe um die festgesetzte Zeit haben die Flossleute und Schiffer vorzunehmen, dagegen das Schliessen der Durchlässe die Mühl- und Wasserwerks-Besitzer zu besorgen, ohne hiefür ein Entgelt ansprechen zu dürfen.

Jede in Absicht einer Gelderpressung durch Ziehen der galden Fluder vor Ankunft der Fahrzeuge u. s. w. von den Mühl- und Wasserwerksbesitzern oder deren Arbeitsleuten erweislich vorgenommene Hinderung der Schiff- und Flossfahrt würde auf das Strengste geahndet werden; dagegen haben die Flossleute und Schiffer vor dem Oeffnen der Durchlässe die Mühl- und Wasserwerksbesitzer immer vorläufig in die Kenntniss zu setzen, sobald die Wasserstände nach der Bezeichnung sub lit. b) und c) eintreten, bei einem sub lit. a) bemerkten Wasserstande ist eine Anmeldung über das Oeffnen des Durchlasses nicht nothwendig.

Absatz e). Die sub lit. b) festgesetzte Stundenzeit für das Oeffnen der Durchlässe hat nur für jene Jahreszeit zu gelten, in welcher die Tage länger sind als die Nächte, weshalb zu jener Zeit, wo um 5 oder 6 Uhr noch finster ist und nicht gefahren werden kann, das Oeffnen der Durchlässe stets um eine oder zwei Stunden später, als angegeben wurde, zu geschehen hat.

Absatz f). Für die Beschädigung oder Wegnahme einer Planke, welche zum Verschlusse des Durchlasses dient, ist eine Geldstrafe von 5 fl. von dem Eigenthümer des Flosses oder Schiffes zu erlegen, wenn durch dessen oder seiner Leute Schuld bei Passirung durch den Durchlass eine Planke in Verlust geräth oder beschädigt wird.

Absatz g). Die Planken zum Sperren der Durchlässe sind so wie die Flösse derselben von Demjenigen im guten und brauchbaren Zustande zu erhalten, welchem die Conservation der Wehre überhaupt obliegt und die bei f) angegebene Geldentschädigung gebührt; endlich

Absatz h). Jeder Durchlass muss nach dem letzten herabgeflössten Schiffe oder Prahme 10 bis 15 Minuten offen belassen werden, und erst nach Verlauf dieser Zeit ist der Wasserwerksbesitzer berechtigt und verpflichtet, den Durchlass zu sperren.

Der k. k. Statthalter:

Franz Graf Thun-Hohenstein m. p.

Eisenbahnverkehr im Monate October

1893 und Vergleich der Einnahmen der ersten zehn Monate 1893 mit jenen der gleichen Periode 1892.

Im Monate October 1893 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 14. October die 18·627 km lange Theilstrecke Wels—Kremsmünster Stift der Welser Localbahn;

am 15. October die 32·671 km lange Localbahn Strakonitz—Winterberg und die 27·424 km lange Localbahn Wodňan—Prachatitz. Den Betrieb dieser Localbahnen besorgt die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Am 22. October die 34·4 km lange Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély;

am 24. October die 59·3 km lange Localbahn Bálaton-Szt. György—Somogy-Szobb. Die zwei letztangeführten Localbahnen stehen im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Am 26. October die 15·351 km lange Localbahn Častolowitz—Reichenau a/K.—Solnitz. Den Betrieb dieser Localbahn besorgt die Oesterr. Nordwestbahn.

Im Monate October 1893 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 11,815.301 Personen und 11,246.100 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 31,275.015 fl. erzielt, das ist per Kilometer 1108 fl. — Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 11,173.264 Personen und 10,572.642 t Güter, 29,551.697 fl., oder per Kilometer 1060 fl., daher resultirt für den Monat October 1893 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 4·5 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten zehn Monaten 1893 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 266,609.992 fl., im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 252,524.747 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Zeitperiode des laufenden Jahres 28.052 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 27.786 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die Betriebsperiode Jänner—October 1893 auf 9504 fl., gegen 9088 fl. im Vorjahre, das ist um 416 fl. günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1893 auf 11.405 fl., gegen 10.906 fl. im Vorjahre, das ist um 499 fl., mithin um 4·6 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten zehn Monate 1893 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1893 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	85.693
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	55.896
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	32.441
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	29.570
5.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	24.719
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	23.807
7.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	22.253
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	20.436
9.	Leoben-Vordernberger Bahn	19.270
10.	Böhmische Westbahn	18.664
11.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	18.640
12.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	17.593
13.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.897
14.	Localbahn Swolenowes-Smečna	16.464
15.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	16.339
16.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.314
17.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	14.782
18.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14.084
19.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.958
20.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	13.921
21.	Böhmische Nordbahn	13.387
22.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.120
23.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.791
24.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	10.859
25.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.663
26.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10.648
27.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	10.277
28.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	10.147
29.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	10.091
30.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.437
31.	Kuttenberger Localbahn	9.276
32.	Bozen-Meraner Bahn	9.155
33.	Localbahn Dolina-Wygoda	8.430
34.	Eisenbahn Wien-Aspang	8.224
35.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	8.123
36.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	7.996
37.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	7.977
38.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	7.934
39.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	7.884
40.	Neutitscheiner Localbahn	7.751
41.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	7.456
42.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.438
43.	Mährisch-schlesische Centralbahn	7.001
44.	Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	6.925
45.	Localbahn Innsbruck-Hall (Dampftramway)	6.841
46.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	6.796
47.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	6.760
48.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	6.271
49.	Gölnitzthalbahn	5.288
50.	Budapester Localbahnen	5.263
51.	Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	4.784
52.	Localbahn Petroszény-Lupény	3.992
53.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.876
54.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.)	3.842
55.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.816
56.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.790
57.	Unterkrainer Bahnen	3.659
58.	Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	3.556
59.	Kremsthalbahn	3.523
60.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.476
61.	Localbahn Cilli-Wöllan	3.451
62.	Poprádthalbahn	3.444
63.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.442
64.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	3.439
65.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.420
66.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	3.413
67.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.343
68.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.317

69.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	3.295
70.	Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	3.280
71.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3 [illegible]
72.	Torontaler Localbahnen	3.168
73.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.995
74.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	2.990
75.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb.	2.966
76.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	2.911
77.	Böhmische Commercialbahnen	2.810
78.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.693
79.	Localbahn Laibach-Stein	2.688
80.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.688
81.	Welser Localbahnen	2.653
82.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.625
83.	Zagorianer Bahn	2.618
84.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.549
85.	Számosthalbahn	2.475
86.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	2.460
87.	Mühlkreisbahn	2.413
88.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.404
89.	Háromszéker Localbahnen	2.397
90.	Kolomeaer Localbahnen	2.303
91.	Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.292
92.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	2.269
93.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	2.266
94.	Terret-Kowácznaer Localbahn	2.253
95.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.237
96.	Steyrthalbahn	2.228
97.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza)	2.177
98.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	2.166
99.	Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	2.133
100.	Mährische Westbahn	2.117
101.	Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	2.042
102.	Localbahn Zsebely-Csakovár	2.040
103.	Localbahn Častolowitz-Reichenau a/K.-Solnitz	1.980
104.	Localbahn Asch-Rossbach	1.958
105.	Bihárer Vicinalbahnen	1.880
106.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.784
107.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.771
108.	Hermannstadt-Feleker Eisenbahn	1.754
109.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.748
110.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	1.737
111.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	1.685
112.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.657
113.	Localbahn Kaschau-Torna	1.640
114.	Lócsethalbahn	1.610
115.	Székler Eisenbahn	1.560
116.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.491
117.	Szilágysager Eisenbahn	1.436
118.	Felek-Fogaroser Localbahn	1.326
119.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.310
120.	Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1.304
121.	Matraer Vicinalbahnen	1.232
122.	Localb. Balaton—Szt. György—Somogy-Szobb	1.230
123.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar	1.195
124.	Békéser Comitatsbahnen	1.174
125.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.142
126.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.035
127.	Borossebes-Menyházer Localbahn	1.035
128.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.027
129.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1.015
130.	Steiermärkische Landesbahnen	980
131.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	974
132.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	793
133.	Taraczthalbahn	788
134.	Localbahn Warasdin-Golubovec	468

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zehn Monaten 1893 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Hermannstadt-Feleker Eisenbahn	69·1
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	65·0
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	47·3
Localbahn Warasdin-Golubovec	46·6
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	41·1
Localbahn Petroszény-Lupény	39·8
Localbahn Dolina-Wygoda	37·3
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	35·8
Localbahn Ruma-Vrdnik	31·8
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	30·9
Kolomeaer Localbahnen	30·1
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	26·4
Mährische Westbahn	23·8
Bihárer Vicinalbahnen	22·6
Holicz-Gödinger Localbahn	21·7
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	21·4
Budapester Localbahnen	21·0
Székler Eisenbahn	20·9
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	20·6
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	19·2
Welser Localbahnen	18·9
Torontaler Localbahnen	17·4
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	17·2
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	17·2
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	16·8
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	15·8
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	15·8
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	15·4
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	14·9
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	14·9
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	13·9
Bozen-Meraner Bahn	13·2
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	11·5
Localbahn Budapest-Lajosmizse	11·3
Localbahn Kaschau-Torna	11·1
Haromszéker Localbahnen	10·9
Szilágysager Eisenbahn	10·9
Mühlkreisbahn	10·7
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	10·7
Matraer Vicinalbahnen	10·3
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	9·6
Localbahn Reichenberg-Gablonz	9·6
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	9·5
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	9·4
Fünfkirchen-Barcser Bahn	9·3
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	9·2
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	8·9
Eisenbahn Wien-Aspang	8·8
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	8·7
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	8·4
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	8·2
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	8·2
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	8·1
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	7·9

	%
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	7·7
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	7·7
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	7·3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	7·2
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	7·0
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	6·9
Localbahn Swolenowes-Smečna	6·9
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	6·9
Poprádthalbahn	6·9
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·8
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	6·4
Mährisch-schlesische Centralbahn	6·3
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6·2
Böhmische Westbahn	6·0
Kremsthalbahn	5·6
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	5·4
Mezötur-Turkever Eisenbahn	5·3
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	5·2
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	5·1
Böhmische Nordbahn	5·0
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	5·0
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	4·8
Wiener Verbindungsbahn	4·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4·5
Számosthalbahn	4·4
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	4·2
Oesterr.Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	4·0
Zagorianer Bahn	3·9
Böhmische Commercialbahnen	3·3
Kuttenberger Localbahn	3·0
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	3·0
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·9
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	2·9
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	2·9
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	2·4
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	2·3
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	2·2
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	2·2
Gölnitzthalbahn	1·9
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	1·3
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	1·0
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	0·7

Die Localbahn Gleisdorf-Weiz hat keine Differenz der kilometrischen Einnahmen gegenüber dem Jahre 1892.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zehn Monaten 1893 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Stauding-Stramberger Localbahn	0·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1·3
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1·4
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	1·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	2·0
Steyrthalbahn	2·9
Neutitscheiner Localbahn	3·1
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3·2
Localbahn Asch-Rossbach	3·3
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	3·5
Localbahn Mösel-Hüttenberg	5·1
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	5·3
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	5·5
Brünner Localbahn (Dampftramway)	6·3
Taraczthalbahn	8·8
Localbahn Laibach-Stein	9·4
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	10·2
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	11·2
Localbahn Potscherad-Wurzmes	14·1
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	15·7
Békéser Comitatsbahnen	16·3
Localbahn Cilli-Wöllan	19·0
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	33·5
Mohács-Fünfkirchner Bahn	35·8

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die für den Monat October 1893 ausgewiesene Mindereinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres erscheint durch den in Folge des ungünstigen Wasserstandes bedingten geringeren Kohlenverkehr zur Elbe begründet.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des laufenden Jahres für die Monate Jänner bis Juli definitiv, ab August provisorisch.

Böhmische Nordbahn. Die im Monate October 1893 resultirenden Mehreinnahmen basiren auf der Steigerung des Verkehrs in allen Zweigen.

Böhmische Westbahn. Für den Monat October 1893 stellt sich, verglichen mit dem definitiven Ergebnisse desselben Monates im Vorjahre, eine Mehreinnahme von fl. 3191 heraus.

Der Personenverkehr hat um 4475 Personen zugenommen.

An Gütern gelangten um 4223 t mehr zur Verfrachtung.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 für die Periode Jänner—Juni definitiv, ab Juli provisorisch.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate October 1893 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1001 aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 5499, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 6500; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4591, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 5609, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 10.200 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmungen resultirt aus dem Kohlenverkehre und dem Verkehre in diversen Gütern.

Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1892 sind definitiv, jene pro 1893 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnungen pro I. Semester 1893 richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Die k. k. Oesterr. Staatsbahnen und die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen weisen pro October 1893 im Vergleiche zu den Ergebnissen des gleichen Monates des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 216.781 Personen mit einer Mehreinnahme von

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October		Im Monate October 1893 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate October							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. October	
					1893				1892		Differenz per Kilom in Percent		
	1893	1892	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	Im Ganzen	pro Kilom.		1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.608	6.582	2,767.706	1,969.348	1,480.087	5,248.852	6,728.939	1.018	6,181.772	939	+ 8·4	6.595	6.58
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	79.924	56.439	68.117	198.902	267.019	1.004	189.563	713	+ 40·8	266	26
Czernowitz-Suczawa	90	90	26.619	38.865	20.494	62.094	82.588	918	53.902	599	+ 53·3	90	9
Mährische Sternberg-Grulich	95	95	45.337	26.238	10.341	31.959	42.300	445	40.261	424	+ 5·0	95	9
Grenzbahn Hohenstadt-Zöptau	17	17	20.856	9.196	2.293	7.056	9.349	550	10.309	606	— 9·2	17	1
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	4.398	5.996	603	2.115	2.718	181	2.453	164	+ 10·4	15	1
Bukowinaer Localbahnen:													
Czernowitz-Nowosielitza	33	33	1.716	4.311	915	11.108	12.023	364	7.562	229	+ 59·0	33	3
Vereinigte Linien	176	176	14.965	25.216	6.783	50.903	57.686	328	54.497	310	+ 5·8	176	17
Dolina-Wygoda	8	8	. . .	6.006	. . . .	4.817	4.817	602	3.293	412	+ 46·1	8	
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.644	2.839	1.672	6.908	8.580	429	10.716	536	— 20·0	20	2
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	9.314	1.473	1.984	2.117	4.101	105	3.840	98	+ 7·1	39	3
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.380	4.355	1.628	3.295	4.923	328	4.118	275	+ 19·3	15	1
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3.379	6.378	615	6.337	6.952	211	5.570	169	+ 24·9	33	3
Laibach-Stein	24	24	8.080	2.138	2.586	2.983	5.569	232	6.062	253	— 8·3	24	2
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	15.428	7.780	9.273	8.665	17.938	202	19.759	222	— 9·0	89	8
Mährische Westbahn	90	90	10.031	18.631	3.126	26.206	29.332	326	19.682	219	+ 48·9	90	9
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.331	5.430	254	1.380	1.634	327	1.889	378	— 13·5	5	
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	343	343	142.625	197.895	28.118	201.736	229.854	670	222.591	649	+ 3·2	343	31
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.827	14.301	281	11.605	11.887	699	13.128	772	— 9·5	17	1
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	4.542	1.610	746	1.537	2.283	228	1.897	190	+ 20·0	10	1
Strakonitz-Winterberg	17	. . .	4.313	2.293	1.379	4.352	5.731	337	. . . .	. . . .	. . . .	2	. . .
Unterkrainer Bahnen	71	. . .	20.741	9.629	9.934	12.710	22.644	319	. . . .	. . . .	. . . .	8	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	4.538	1.522	1.196	1.518	2.714	247	2.811	256	— 3·5	11	1
Welser Localbahn	38	28	12.839	5.546	4.418	4.818	9.236	243	7.147	255	— 4·7	29	2
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	9.390	31.821	1.805	9.668	11.473	675	9.508	559	+ 20·8	17	1
Wodňan-Prachatitz	14	.	4.732	1.264	1.121	1.123	2.244	160	. . . .	. . . .	. . . .	1	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.172	24.204	218	12.150	12.368	1.546	8.345	1.043	+ 48·2	8	
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	182.276	832.817	39.100	509.732	548.832	5.434	569.974	5.643	— 3·7	101	10
Böhmische Nordbahn	320	320	192.976	266.115	79.576	390.875	470.451	1.470	458.027	1.431	+ 2·7	320	32
Böhmische Westbahn	200	200	73.501	192.518	62.860	302.166	365.026	1.825	361.835	1.809	+ 0·9	200	20
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	60.403	299.960	37.682	370.916	408.598	2.197	402.098	2.162	+ 1·6	186	18
Linie Lit. B	236	236	102.736	284.965	48.398	434.491	482.889	2.046	472.689	2.003	+ 2·1	236	23
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	33.846	70.780	13.667	138.755	152.422	1.675	147.608	1.622	+ 3·3	91	9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	743.527	1,152.591	492.949	2,474.020	2,966.969	2.864	2,814.450	2.717	+ 5·4	1.036	1.03
Localbahnen	259	259	71.117	54.825	16.097	43.903	60.000	232	66.264	256	— 9·4	259	23
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	44.993	88.205	19.744	182.510	202.254	3.160	190.055	2.970	+ 6·4	64	6
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	9.223	42.517	2.221	23.219	25.440	1.696	21.278	1.419	+ 19·5	15	1
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	51.564	67.490	21.140	82.096	103.236	670	97.751	635	+ 5·5	154	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	288.367	376.061	218.437	852.511	1,070.948	1.705	930.819	1.482	+ 15·0	628	62
Ergänzungsnetz	308	308	128.030	417.924	80.878	611.241	692.119	2.247	617.366	2.004	+ 12·1	308	30
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	506.176	854.268	435.312	2,075.875	2,511.187	1.838	2,349.686	1.720	+ 6·9	1.366	1.36
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	28.518	19.991	7.856	20.575	28.431	862	25.082	760	+ 13·4	33	3
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1.513	1.513	1,080.564	427.312	844.848	2,504.997	3,349.845	2.214	3,227.093	2.133	+ 3·8	1.513	1.51
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	10.810	. . . .	1.692	. . . .	1.692	423	1.582	395	+ 7·1	4	
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	150.253	195.122	56.687	280.155	336.842	1.182	310.937	1.091	+ 8·3	285	28
Wien-Aspang Bahn	89	89	86.129	41.390	24.800	43.619	68.419	769	62.234	699	+ 10·0	89	8
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	22.255	72.488	8.492	81.612	90.104	1.386	89.641	1.379	+ 0·5	65	6
Wiener Verbindungsbahn	8	8	87.961	95.367	10.334	55.545	65.879	8.235	59.907	7.488	+ 10·0	8	

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. October 1893				1892				Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach obigen Ergebnissen der abgelaufenen 10 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1893	1892	
Gulden				Gulden					Gulden		
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
											a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen
16,889.929	41,630.346	58,520.275	8 873	16,211.411	38,772.832	54,984.243	8.354	+ 6·2	10.648	10.025	
											b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:
712.444	1,524.301	2,236.745	8.409	681.774	1,395.139	2,076.913	7.808	+ 7·7	10.091	9.370	Lemb.-Czern. Jassy E. (öst. L.)
195.106	404.606	599.712	6.663	189.749	397.152	586.901	6.521	+ 2·2	7.996	7.825	Lemberg-Czernowitz
110.940	267.830	378.770	3.987	109.008	243.953	352.961	3.715	+ 7·3	4.784	4.458	Czernowitz-Suczawa
21.592	74.685	96.277	5.663	20.323	73.805	94.128	5.537	+ 2·3	6.796	6.641	Sternberg-Grulich } Mährische Hohenstadt-Zöptau } Grenzbahn
											Localbahnen:
5.903	18.576	24.479	1.632	6.412	18.911	25.323	1.688	— 3·3	1.958	2.026	Asch-Rossbach
8.302	51.553	59.855	1.814	10.141	79.821	89.962	2.726	— 33·5	2.177	3.271	Bukowinaer Localbahnen:
64.267	416.668	480.935	2.733	67.595	430.873	498.468	2.832	— 3·5	3.280	3.398	Czernowitz-Nowosielitza
. . . .	56.203	56.203	7.025	. . . .	40.932	40.932	5.117	+ 37·3	8.430	6.140	Vereinigte Linien
16.162	41.188	57.350	2.868	16.139	51.930	68.069	3.403	— 15·7	3.442	4.084	Dolina-Wygoda
19.196	17.926	37.122	952	20.268	19.008	39.276	1.007	— 5·5	1.142	1.208	Fehring-Fürstenfeld
17.262	24.524	41.786	2.786	17.603	24.182	41.785	2.786	0	3.343	3.343	Fürstenfeld-Hartberg
7.243	56.088	63.331	1.919	8.313	40.372	48.685	1.475	+ 30·1	2.303	1.770	Gleisdorf-Weiz
28.807	24.947	53.754	2.240	27.919	314.00	59.319	2.472	— 9·4	2.688	2.966	Kolomeaer Localbahnen
104.580	111.363	215.943	2.426	103.512	102.008	205.520	2.309	+ 5·1	2.911	2.771	Laibach-Stein
31.721	127.070	158.791	1.764	31.786	96.485	128.271	1.425	+ 23·8	2.117	1.710	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
2.292	13.859	16.151	3.230	2.499	14.512	17.011	3.402	— 5·1	3.876	4.082	Mährische Westbahn
297.731	1,494.843	1,792.574	5.226	265.711	1,337.529	1,603.240	5.026	+ 4·0	6.271	6.031	Mösel-Hüttenberg
2.432	21.435	23.867	1.404	2.313	26.458	27.771	1.634	— 14 1	1.685	1.961	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
7.935	10.976	18.911	1.891	7.821	9.490	17.311	1.731	+ 9·2	2.269	2.077	Potscherad-Wurzmes
1.379	4.352	5.731	2.866	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.439	. . .	Schwarzenau-Waidhofen a/Th.
10.877	13.513	24.390	3.049	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.659	. . .	Strakonitz-Winterberg
13.187	14.270	27.457	2.496	12.979	16.008	28.987	2.635	— 5·3	2.995	3.162	Unterkrainer Bahnen
26.733	37.398	64.131	2.211	26.589	25.466	52.055	1.859	+ 18·9	2.653	2.231	Vöcklabruck-Kammer
											Welser Localbahn
19.647	78.460	98.107	5.771	18.803	62.533	81.336	4.784	+ 20·6	6.925	5.741	Wittmannsdorf- (Leobersdorf) Ebenfurther Eisenbahn
1.121	1.123	2.244	2.244	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.693	. . .	Wodňan-Prachatitz
1.677	92.219	93.896	11.737	. . . .	74.306	74.306	9.288	+ 26·4	14.084	11.146	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
391.289	4,313.320	4,704.609	46.580	370.516	4,233.830	4,604.346	45.588	+ 2·2	55.896	54.706	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
817.628	2,752.251	3,569.879	11.156	774.617	2,625.452	3,400.069	10.625	+ 5·0	13.387	12.750	Böhmische Nordbahn
669.152	2,441.352	3,110.504	15.553	662.039	2,272.608	2,934.647	14.673	+ 6·0	18.664	17.608	Böhmische Westbahn
435.025	2,454.154	2,889.179	15.533	425.015	2,232.172	2,657.187	14.286	+ 8·7	18.640	17.143	Buschtěhrader Eisenbahn
730.332	3,646.070	4,376.402	18.544	718.343	3,372.357	4,090.700	17.333	+ 7·0	22.253	20.800	Linie Lit. A
146.400	1,134.928	1,281.328	14.081	142.756	1,125.602	1,268.358	13.938	+ 1·0	16.897	16.726	Linie Lit. B
											Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
4,804.270	20,725.055	25,529.325	24.642	4,626.801	19,799.960	24,426.761	23.578	+ 4·5	29.570	28.294	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
165.076	317.572	482.648	1.864	139.675	304.068	443.743	1.888	— 1·3	2.237	2.266	Hauptbahnnetz
											Localbahnen
213.101	1,517.071	1,730.172	27.034	201.788	1,724.247	1,926.035	30.094	— 10·2	32.441	36.113	Kaschau-Oderberger Eisenbahn:
23.274	217.593	240.867	16.058	23.286	222.259	245.545	16.370	— 1·9	19.270	19.644	Oesterreichische Strecke
228.628	669.798	898.426	5.834	217.094	628.267	845.361	5.489	+ 6·3	7.001	6.587	Leoben-Vordernberger Bahn
											Mährisch-schlesische Centralbahn
1,933.894	6,080.350	8,014.244	12.762	1,901.066	5,885.692	7,786.758	12.399	+ 2·9	15.314	14.879	Oesterr. Nordwestbahn
771.899	4,473.397	5,245.296	17.030	733.015	4,051.917	4,784.932	15.535	+ 9·6	20.436	18.642	Garantirte Strecken
											Ergänzungsnetz
4,431.847	15,594.440	20,026.287	14.661	4,316.065	14,800.516	19,116.581	13.995	+ 4·8	17.593	16.794	Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.
75.826	183.683	259.509	7.864	69.365	172.783	242.148	7.338	+ 7·2	9.437	8.806	Oesterreichische Linien
											Ostrau-Friedlander Eisenbahn
8,785.456	21,230.841	30,016.297	19.839	8,251.623	19,430.849	27,682.472	18.296	+ 8·4	23.807	21.955	Südbahn-Gesellschaft:
											Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
46.403	. . . .	46.403	11.601	45.806	. . . .	45.806	11.451	+ 1·3	13.921	13.741	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
556.645	2,321.866	2,878.511	10.100	531.356	2,096.866	2,628.222	9.222	+ 9·5	12.120	11.066	Südnorddeutsche Verbindungsb.
269.440	340.439	609.879	6.853	258.874	301.654	560.528	6.298	+ 8·8	8.224	7.558	Wien-Aspang Bahn
81.507	674.568	756.075	11.632	81.944	625.604	707.548	10.885	+ 6·9	13.958	13.062	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
95.182	476.105	571.287	71.411	88.621	457.752	546.373	68.297	+ 4·6	85.693	81.956	Wiener Verbindungsbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October		Im Monate October 1893 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate October 1893				1892		Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. October	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	Im Ganzen	pro Kilom.			
	1893	1892										1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen	191	191	28.565	145.932	7,871	100.061	107.932	565	112.263	588	— 3·9	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	25.781	8.158	17.177	18.688	35.865	1.157	30.964	999	+ 15·8	31	31
Častolowitz-Reichenau a/K.-Solnitz	3	. . .	585	236	194	301	495	165	. . .	. . .	. . .	0·3	. . .
Cilli-Wöllan	39	39	6.083	9.406	2.202	11.546	13.748	353	16.485	423	— 16·5	39	39
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	3.971	4.354	1.364	8.115	9.479	379	7.107	284	+ 33·5	25	25
Kremsthalbahn	70	70	16.865	6.970	8.830	10.900	19.730	282	20.690	296	— 4·7	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	8.330	6.317	829	2.876	3.705	1.235	3.444	1.148	+ 7·6	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	11.039	1.809	6.582	4.029	10.611	442	9.269	386	+ 14·5	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	9.405	1.050	6.227	5.475	11.702	202	11.073	191	+ 5·8	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.618	6.284	1.968	5.257	7.225	903	7.787	973	— 7·2	8	8
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft: Linien im Betriebe der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.	30	30	2.861	27.932	629	17.934	18.563	619	18.954	632	— 2·1	30	30
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.666	1.129	1.188	1.313	2.501	100	2.967	119	— 16·0	25	25
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	20.768	14.232	7.096	12.181	19.277	1.606	15.110	1.259	+ 27·6	12	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	64	41	14.725	1.220	10.716	2.339	13.055	204	5.848	143	+ 42·7	51	41
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	5.819	19.408	1.292	15.500	16.792	933	20.030	1.113	— 16·2	18	18
Steyrthalbahn	48	48	16.000	4.238	4.890	5.180	10.070	210	8.733	182	+ 15·5	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.511	24.785	244	20.006	20.250	2.025	17.172	1.717	+ 17·9	10	10
Steiermärkische Landesbahnen	26	. . .	3.613	1.138	897	1.175	2.072	80	. . .	. . .	. . .	26	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	66.434	6.221	6.757	2.852	9.609	961	8.664	866	+ 11·0	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	187.145	593	28.025	746	28.771	639	27.371	608	+ 5·1	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	66.461	. . .	7.405	. . .	7.405	617	6.287	524	+ 17·7	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	6	6	135.684	. . .	11.161	. . .	11.161	1.860	10.316	1.719	+ 8·2	6	6
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	96.983	. . .	7.801	. . .	7.801	1.300	6.736	1.123	+ 15·8	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	13	14.668	1.970	3.092	3.488	6.580	470	4.806	370	+ 27·0	14	13
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	28.467	16.675	4.156	6.640	10.796	830	6.230	479	+ 73·3	13	13
Summe	15.921	15.730	7,969.099	8,643.487	4,331.350	17,672.330	22,003.680	1.382	20,535.357	1.305	+ 5·9	15.792	15.682
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.486	7.486	2,892.500	1,716.600	1,753.337	5,338.763	7,092.100	947	7,044.722	941	+ 0·6	7.486	7.488
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	68	33.000	22.500	8.900	36.100	45.000	662	46.799	688	— 3·7	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	20.000	3.350	12.000	6.700	18.700	168	18.946	170	— 1·2	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	14	. . .	1.850	950	550	1.500	2.050	146	. . .	. . .	. . .	2	. . .
Békéser Comitatsbahnen	49	49	3.350	3.100	2.000	4.600	6.600	134	6.657	135	— 0·7	49	49
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	24.800	5.750	9.900	11.500	21.400	162	17.111	129	+ 25·6	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	7.200	2.900	3.600	4.400	8.000	123	6.942	108	+ 13·9	64	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	13.150	2.900	7.900	5.800	13.700	103	13.649	102	+ 1·0	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	10.200	4.700	5.400	6.100	11.500	201	11.254	197	+ 2·0	57	57
Felek-Fogaraser Bahn	52	. . .	4.200	800	2.100	1.600	3.700	71	. . .	. . .	. . .	52	. . .
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	7.000	3.400	3.500	6.800	10.300	206	10.076	201	+ 2·5	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	14.450	4.000	13.000	8.000	21.000	300	23.493	335	— 10·4	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	14.200	3.900	7.100	7.700	14.800	125	14.102	119	+ 5·0	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	26.000	8.250	13.000	16.500	29.500	241	25.505	209	+ 15·3	122	122
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32	32	4.000	1.000	2.000	2.000	4.000	125	2.915	91	+ 27·4	32	5
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	6.200	1.450	3.100	2.800	5.900	147	5.073	127	+ 15·7	40	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	4.800	3.800	2.400	5.700	8.100	180	8.020	178	+ 1·1	45	45
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	2.600	1.550	1.300	2.000	3.300	143	3.076	133	+ 7·5	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	3.800	3.750	1.900	4.900	6.800	76	5.606	63	+ 20·6	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	4.550	2.650	2.750	3.100	5.850	178	5.836	176	+ 1·1	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	9.900	5.050	4.950	10.100	15.050	118	15.552	122	— 3·3	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	1.100	750	750	1.000	1.750	109	1.608	100	+ 9·0	16	16
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	6.650	3.000	3.300	6.000	9.300	163	8.999	157	+ 3·8	57	57

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. October 1893 für Personen und Gepäck	1893 für Güter	1893 im Ganzen	1893 per Kilom.	1892 für Personen und Gepäck	1892 für Güter	1892 im Ganzen	1892 per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnieeen d. abgelaufenen 10 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Selbständige Localbahnen.
63.698	383.703	447.401	2.342	63.288	369.852	433.140	2.268	+ 3·3	2.810	2.722	Böhmische Commercialbahnen
138.870	97.641	236.511	7.629	124.150	84.845	208.995	6.742	+ 13·2	9.155	8.090	Bozen-Meraner Bahn
194	301	495	1.650	. . .	. . .	. . .	. . .		1.980	. . .	Castolowitz-Reichenau a/K-Soln.
21.462	90.719	112.181	2.876	23.894	114.598	138.492	3.551	— 19·0	3.451	4.261	Cilli-Wöllan
12.392	35.361	47.753	1.910	10.906	31.007	41.913	1.677	+ 13·9	2.292	2.012	Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha
100.799	104.709	205.508	2.936	93.915	100.786	194.701	2.781	+ 5·6	3.523	3.337	Kremsthalbahn
8 979	14.211	23.190	7.730	8.156	14.357	22.513	7.504	+ 3·0	9.276	9.005	Kuttenberger Localbahn
53.437	22.363	75 800	3.158	50.477	18.780	69.258	2.886	+ 9·4	3.790	3.463	Mori-Arco-Riva a./G.
63.330	53.323	116.653	2.011	64.924	40.435	105.358	1.817	+ 10·7	2.413	2.180	Mühlkreisbahn
16.884	34 786	51.670	6.459	17.027	36.290	53.317	6.665	— 3·1	7.751	7.998	Neutitscheiner Localbahn
											Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft
6.302	89.754	96.056	3.202	6.069	85.403	91.472	3.049	+ 5·0	3.842	3.659	(Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B.
9.633	11.513	21.146	846	10.601	9.944	20.545	822	+ 2·9	1.015	986	und der S.N.D.V.B.)
68.305	95.085	163.390	13.616	67.476	81.615	149.091	12.424	+ 9·6	16.339	14.909	Radkersburg-Luttenberg L.-B.
127.459	20.308	147.767	2.897	68.082	16.150	84.232	2.054	+ 41·1	3.476	2.465	Reichenberg-Gablonz Localbahn
11.442	165.417	176.869	9.826	10.621	166.934	177.555	9.864	— 0·4	11.791	11.837	Salzkammergut-Localbahn-Ges.
44.820	44.310	89.130	1.857	48.739	43.065	91.804	1.912	— 2·9	2.228	2.294	Stauding-Stramberger Localbahn
1.959	135.237	137.196	13.720	1.140	127.183	128.323	12.832	+ 6·9	16.464	15.398	Steyrthalbahn
9.322	11.930	21.252	817	. . .	. . .	. . .	. . .		980	. . .	Swolenowes-Smečna
											Steiermärkische Landesbahnen
											Dampftramways.
73.632	12.008	85.640	8.564	81.530	9.961	91.491	9.149	— 6·3	10.277	10.979	Brünner Localeisenbahn-Ges.
298.076	6.534	304.610	6.769	280.907	5.314	286.221	6.360	+ 6·4	8.123	7.632	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Comp.
68.406	. . . .	68.406	5.700	58.371	. . . .	58.371	4.864	+ 17·2	6.841	5.837	Innsbruck-Hall i. T., Localbahn
123.595	. . . .	123.595	20.599	115.702	. . .	115.702	19.294	+ 6·8	24.719	23.141	Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf
											Neue Wiener Tramway-Gesellschaft
73.909	. . .	73.909	12.318	63.274	. . .	63.274	10.546	+ 16·8	14.782	12.655	(Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)
49.512	29.344	78.856	5.633	39.397	26.279	62.676	5.052	+ 11·5	6.760	6.062	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
											Wiener Localbahnen Actien-Ges.
34.337	51.070	85.407	6.570	33.243	29.661	62.904	4.839	+ 35·8	7.884	5.807	(Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
45,771.503	139,704.802	185,476.305	11.745	43,780.223	131,161.018	174,941.241	11.156	+ 5·3	14.094	13.387	**Summe**
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
15,986.637	47,317.786	63,304.323	8.456	15,417.426	45,376.448	60,793.874	8.119	+ 4·2	10.147	9.743	a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen
											b) Privatbahnen.
84.615	336.966	421.581	6.199	79.088	306.610	385.698	5.672	+ 9·3	7.438	6.806	Fünfkirchen-Bárscer Bahn
											Localbahnen:
103.450	69.450	168.900	1.476	107.753	42.667	.150.420	1.355	+ 8·9	1.771	1.628	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen
550	1.500	2.050	1.025	. . .	. . .	. . .	. . .		1.230	. . .	Bálat.-St. György-Somogy-Szobb
19.850	28.150	48.000	979	27.222	30.106	57.328	1.169	— 16·3	1.174	1.402	Békéser Comitatsbahnen
98.550	108.350	206.900	1.567	91.053	77.661	168.714	1.278	+ 22·6	1.880	1.534	Bihárer Vicinalbahn
32.900	37.000	69.900	1.092	34.853	27.974	62.827	981	+ 11·3	1.310	1 177	Budapest-Lájosmizse Localbahn
											Debreczin — Füzesabony — Oht-Kócs-Polgar Localbahn
71.950	60.650	132.600	996	70.810	60.796	131.606	989	+ 0·7	1.195	1.186	
45.200	51.800	97.000	1.702	45.655	44.056	89.711	1.573	+ 8·2	2.042	1.887	Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn
27.900	29.600	57.500	1.105	. . .	. . .	. . .	. . .		1.326	. .	Felek-Fogaraser Localbahn
27.650	78.550	106.200	2.124	24.078	40.269	64.347	1.287	+ 65·0	2.549	1.544	Gran—Almas-Füzitö Localbahn
116.550	76.950	193.500	2.764	120.635	79.224	199.857	2.855	— 3·2	3.317	3.426	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.
73.850	72.750	146.600	1.243	66.383	69.837	136.220	1.154	+ 7·7	1.491	1.385	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
119.600	124.200	243.800	1.998	116.490	103.235	219.725	1.801	+ 10·9	2.397	2.161	Háromszéker Localbahnen
25.000	21.800	46.800	1.462	2.405	1.919	4.324	865	+ 69·0	1.754	1.038	Hermannstadt-Feleker Localb.
30.000	24.700	54.700	1.367	28.694	20.524	49.218	1.230	+ 11·1	1.640	1.476	Kaschau-Torna L.-B.
21.750	43.850	65.600	1.457	23.137	40.533	63.670	1.414	+ 3·0	1.748	1.697	Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma
14.500	26.400	40.900	1.788	12.200	15.580	27.780	1.207	+ 47·3	2.133	1.448	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
17.050	41.750	58.800	660	14.482	36.310	50.792	570	+ 15·8	793	684	Máros-Ludás—Bistritz Localb.
28.200	30.850	59.050	1.789	27.388	32.505	59.893	1.814	— 1·4	2.166	2.176	Máros-Vásárhely Szász-Regen
48.350	82.000	130.350	1.027	47.465	70.857	118.322	931	+ 10·3	1.232	1.117	Matraer Vicinalbahnen
6.600	7.100	13.700	856	7.423	5.578	13.001	813	+ 5·3	1.027	975	Mezötur-Turkever Eisenbahn
34.700	79.600	114.300	2.004	34.031	64.579	9.8610	1.730	+ 15·8	2.404	2.276	Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October		Im Monate October 1893 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate October 1893				1892		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittliche Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. October	
					für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1893	1892	Personen	Güter								1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	4.800	4.350	1.200	5.600	6.800	377	4.315	251	+ 50·2	18	
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	6.800	3.300	3.400	5.000	8.400	240	7.469	213	+ 12·7	35	
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	650	2.000	130	2.400	2.530	140	2.577	143	— 2·1	18	
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	4.250	1.250	2.100	1.800	3.900	83	3.410	72	+ 15·3	47	
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	12.000	2.950	6.000	5.900	11.900	224	10.508	198	+ 13·1	53	
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	3.450	7.500	3.800	15.000	18.800	313	19.165	319	— 1·9	60	
Szekler Bahn	39	39	6.400	1.800	3.200	3.600	6.800	174	4.343	111	+ 56·8	39	
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély	10	. . .	2.200	1.050	450	1.600	2.050	205	. . .	. . .	. . .	1	. .
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	4.800	4.500	4.900	9.000	13.900	130	13.727	128	+ 1·6	107	1
Taraczthal-Bahn	32	32	1.000	550	400	1.200	1.600	50	1.886	59	+ 15·3	32	
Torontaler Localbahnen	109	109	18.000	12.500	9.000	25.000	34.000	311	30.814	282	+ 10·3	109	1
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	2.900	2.950	1.750	3.050	4.800	150	4.790	146	+ 2·7	32	
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.550	11.950	3.050	13.150	16.200	324	17.027	341	— 5·0	50	
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	1.650	300	700	450	1.150	31	1.112	30	+ 3·3	37	
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	48.000	15.050	24.000	30.100	54.100	182	47.936	161	+ 13·1	297	2
Zagorianer Bahn	116	116	27.950	6.700	13.900	13.400	27.300	235	24.232	208	+ 13·0	116	1
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	. .	3.150	1.450	350	1.400	1.750	194	. . .	. . .	. . .	3	. .
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	100.145	196.327	56.878	352.287	409.165	1.065	326.188	849	+ 25·4	384	3
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.346	49.446	2.456	57.830	60.286	892	59.311	877	+ 1·7	67·6	6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	51.638	67.960	17.571	90.312	107.883	914	92.731	785	+ 16·4	118	1
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	140.054	250.490	139.559	669.876	809.435	1.151	782.286	1.113	+ 3·4	703	7
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	50.230	67.310	30.590	92.630	123.220	379	120.470	371	+ 2·2	325	3
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	797	6.105	293	8.824	9.117	238	8.919	233	+ 2·1	38·3	3
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	7.255	15.752	6.402	35.842	42.244	343	30.283	246	+ 39·4	123	1
Borossebes-Menyhazer Localb.	21	. .	252	1.542	125	1.193	1.318	63	. . .	. . .	. . .	5	. .
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	116.239	1.734	18.898	1.300	20.198	479	134.97	319	+ 50·2	42·2	4
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	39.235	2.761	4.330	1.401	5.731	716	4.915	615	+ 16·4	8	
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.239	12.848	575	15.873	16.448	498	16.814	510	+ 2·4	33	
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	7.200	1.520	1.896	2.009	3.905	230	3.004	177	+ 29·9	17	
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	. .	6.877	510	2.178	511	2.689	99	. . .	. . .	. . .	27	. .
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.685	7.117	213	3.025	3.238	952	1.792	527	+ 80·6	3·4	3
Késmark—Szepes-Béla L.B.	9	9	1.731	1.827	309	556	865	96	774	86	+ 11·6	9	
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	2.951	1.296	1.011	1.890	2.901	290	3.068	307	— 5·5	10	
Löcsethalbahn	13	. .	3.002	1.054	1.098	994	2.092	161	. . .	. . .	. . .	13	. .
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	58·8	7.691	9.033	1.272	12.960	14.232	235	13.243	225	+ 4·4	60·6	5
Poprádthalbahn	15	15	4.340	3.426	1.223	2.890	4.113	274	4.037	269	+ 1·9	15	
Szamosthalbahn	222	222	31.213	13.352	22.814	33.272	56.086	252	45.558	205	+ 22·9	222	2
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	. .	32	4.953	6	1.783	1.789	308	. . .	. . .	. . .	5·8	. .
Summe	12.303	12.149	3,846.202	2,602.613	2,252.764	7,018.571	9,271.335	754	9,016.340	742	+ 1·6	12.260	12.1
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	15.921	15.730	7,969.099	8,643.487	4,331.350	17,672.330	22,003.680	1.382	20,535.357	1.305	+ 5·9	15.792	15.6
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.303	12.149	3,846.202	2,602.613	2,252.764	7,018.571	9,271.335	754	9,016.340	742	+ 1·6	12.260	12.1
Hauptsumme	28.224	27.879	11,815.301	11,246.100	6,584.114	24,690.901	31,275.015	1.108	29,551.697	1.060	+ 4·5	28.052	27.7
Oesterreichische													
Achenseebahn[1]	1·64	2·45	515	12	3.845	33	3.878	2.365	465	190	+1144·7	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg[2]	3·77	2·57	1.037	50	2.270	254	2.524	669	2.394	932	—28·2	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	8.777	0·4	3.230	2	3.232	588	2.168	394	+ 49·2	. . .	. . .
Schafbergbahn (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft)	2·7	. . .	650	. . . .	1.240	. . . .	1.240	459	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	8.904	5.167	5.018	14.068	19.086	182	19.254	183	— 0·5	105	1
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	36 738	24.917	48.360	87.778	136.138	506	118.376	440	+ 15·0	269	2
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen:													
Doboj-Dolnja Tuzla	65	65	6.361	11.000	2.748	14.643	17.391	268	13.091	201	+ 32·8	65	6
Lašva-Travnik[3]	. . . . .												
Metkovic-Mostar-Sarajevo[4]	. . . . .												

[1]) Der Betrieb wurde am 8. October 1893 eingestellt; im Jahre 1892 am 12. October. In den Einnahmen pro October 1893 erscheinen die noch nicht definitiv verrechneten Antheile aus den directen Verkehren der früheren Monate aufgenommen.

[2]) Der Betrieb wurde am 22. October 1893 eingestellt; im Jahre 1892 am 16. October.

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. October 1893 für Personen und Gepäck	1893 für Güter	1893 im Ganzen	1893 per Kilom.	1892 für Personen und Gepäck	1892 für Güter	1892 im Ganzen	1892 per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 10 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
10.350	49.550	59.900	3.327	4.117	10.164	14.281	2.380	+ 39·8	3.992	2.856	Petroszény-Lupény Localbahn
27.650	38.450	66.100	1.889	31.511	42.979	74.490	2.128	— 11·2	2.266	2.554	Puszta Tenyö—Kun - Szt. Marton
1.635	25.095	26.730	1.485	1.085	19.207	20.292	1.127	+ 31·8	1.784	1.352	Ruma-Vrdnik Localbahn
22.300	18.300	40.600	863	23.533	14.396	37.929	807	+ 6·9	1.035	968	Somogy-Szobb-Bárcser Bahn
57.600	58.400	116.000	2.188	55.846	51.472	107.318	2.024	+ 8·1	2.625	2.429	Steinamanger-Pinkafeld Localb
48.700	116.100	164.800	2.746	40.976	111.397	152.373	2.539	+ 8·2	3.295	3.046	Száthmar-Nagybányaer Localb.
25.900	24.800	50.700	1.300	22.719	19.221	41.940	1.075	+ 20·9	1.560	1.290	Székler Bahn
450	1.600	2.050	2.050	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.460	. . .	Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély
50.350	77.850	128.200	1.197	49.392	66.111	115.503	1.079	+ 10·9	1.436	1.295	Szilágyságer Eisenbahn
3.430	17.620	21.050	657	2.819	20.250	23.069	720	— 8·8	788	864	Taraczthal-Bahn
86.700	201.100	287.800	2.640	81.599	163.617	245.216	2.249	+ 17·4	3.168	2.688	Torontaler Localbahnen
18.400	25.800	44.200	1.381	19.255	19.066	38.321	1.197	+ 15·4	1.657	1.436	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
27.600	97.000	124.600	2.492	24.818	70.405	95.223	1.904	+ 30·9	2.990	2.285	Vinkovce-Brcskaer Bahn
9.300	5.150	14 450	390	7.450	3.420	10.870	266	+ 46·6	468	319	Warasdin-Golubovecer Localb.
189.300	240 800	430.100	1.448	181.787	185.270	367.057	1.235	+ 17·2	1.737	1.482	Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)
134.200	119.000	253.200	2.182	124.985	118.705	243.690	2.101	+ 3·9	2.618	2.521	Zagorianer Bahn
1.050	4.050	5.100	1.700	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.040	. . .	Zsebely-Csákováer Localbahn
											II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
599.574	2,812.545	3,412.119	8.886	572.954	2,891.132	3,464.086	9.068	— 2·0	10.663	10.882	Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungarische Strecken
23.645	423.359	447.004	6.612	23.472	673.160	696.632	10.305	— 35·8	7.934	12.366	Mohács-Fünfkirchner Bahn
156.217	576.975	733.192	6.213	142.911	519.471	662.382	5.613	+ 10·7	7.456	6.736	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.
1,401.240	4,960.467	6,361.707	9.049	1,319.898	4,574.589	5,894.487	8.385	+ 7·9	10.859	10.062	Südbahn-Gesellschaft ungarische Linien
											Selbstständige Localbahnen:
304.420	728.920	1.033.340	3.180	276.640	590.050	866.690	2.667	+ 19·2	3.816	3.200	Arader u. Csánader vereinigte E.
2.533	92.445	94.978	2.472	2.616	89.832	92.448	2.414	+ 2·4	2.966	2.897	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn
63.479	286.368	349.847	2.844	67.505	265.510	333.015	2.707	+ 5·2	3.413	3.248	Bárcs-Pakracer Eisenbahn
1.235	2.994	4.229	846	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.035	. . .	Borossebes-Menyhazer Localb.
173.362	11.733	185.095	4.386	144.129	8.825	152.954	3.624	+ 21·0	5.263	4.349	Budapester Localbahnen
41.426	11.953	53.379	6.647	34.735	11.533	46.268	5.783	+ 14·9	7.977	6.939	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
6.771	138.665	145.436	4.407	7.155	135.615	142.770	4.326	+ 1·9	5.288	5.191	Gölnitzthal-Bahn
23.426	14.654	38.080	2.240	18.832	12.522	31.354	1.844	+ 21·4	2.688	2.213	Güns-Steinamanger Vicinalbahn.
17.728	4.178	21.906	811	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	974	. . .	Haraszti-Ráczkeve Localbahn
1.845	8.229	10.074	2.963	1.975	6.304	8.279	2.435	+ 21·7	3.556	2.922	Holics-Gödinger Localbahn
4.522	5.265	9.787	1.087	1.466	1.373	2.839	946	+ 14·9	1.304	1.135	Késmárk—Szepes-Bela L.B.
10.017	17.482	28.499	2.850	11.221	16.469	27.690	2.769	+ 2·9	3.420	3.323	Keszthély-Balaton Szt. György Lb.
11.100	6.345	17.445	1.342	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.610	. . .	Löcsethalbahn
13.776	148.406	162.182	2.676	9.972	139.233	149.205	2.538	+ 5·4	3.211	3.046	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
14.968	28.082	43 050	2.870	14.138	26.133	40.271	2.685	+ 6·9	3.444	3.222	Poprádthalbahn
192.676	265.144	457.820	2.062	193.931	244.696	438.627	1.976	+ 4·4	2.475	2.371	Számosthalbahn
113	10.771	10.884	1.876	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.253	. . .	Terret-Kowacsnaer Bahn
20,815.290	60,318.397	81,133.687	6.617	19,914.111	57,669.395	77,583.506	6.410	+ 3·2	7.940	7.692	**Summe**
											Recapitulation.
15,771.503	139,704 802	185,476.305	11.745	43,780.223	131,161.018	174,941.241	11,156	+ 5·3	14.094	13.387	**Summe der österr. Eisenbahnen**
20,815.290	60,318.397	81,133.687	6.617	19,914.111	57,669.395	77,583.506	6.410	+ 3·2	7.940	7.692	**Summe der ungar. Eisenbahnen**
36,586.793	200,023.199	266,609.992	9.504	63,694.334	188,830.413	252,524.747	9.088	+ 4·6	11.405	10.906	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.											
37.254	1.252	38.506	. . .	31.079	958	32.037	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
55.715	2.129	57.844	. . .	55.352	100	55.452	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
61.083	132	61.215	. . .	56.085	97	56.182	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)
40.759	139	40.898	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn (Salzkammergut Localb.-Actien-Gesellschaft)
Herzegowinaer Eisenbahnen.											
42.401	120.501	162.902	1.552	39.321	93.075	132 396	1.261	+ 23·1	1.862	1.513	Militärb. Banjaluka-Doberlin
261.193	767.567	1,028.760	3.824	238.663	634.100	872.763	3.245	+ 17·8	4.588	3.894	K. u. k. Bosna-Bahn
23.671	103.931	127.602	1.963	25.355	76.678	102.033	1.569	+ 25·0	2.355	1.883	Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen Doboj-Doljna Tuzla (Han)
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Lašva-Travnik
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Metković-Mostar-Serajevo

[3]) Eröffnet am 22. October 1893. Der Ausweis über die Betriebsergebnisse dieser Bahn pro October 1893 ist zur Zeit der Drucklegung noch nicht eingelangt.

[4]) Der Betriebsausweis pro 1893 ist zur Zeit der Drucklegung noch nicht eingelangt.

fl. 78.815, im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 45.078 t mit einer Mehreinnahme von fl. 468.352 aus.

Es resultirt somit eine Gesammtmehreinnahme von fl. 547.167.

Von der vorstehend für den Personenverkehr ausgewiesenen Mehreinnahme von fl. 78.815 entfallen auf die westlichen Linien fl. 57.589 und auf die östlichen Linien fl. 21.226.

Die Mehreinnahmen finden in der Mehrfrequenz zufolge des anhaltend schönen Wetters im Monate October 1893, sowie in der Einhebung der Fahrkarten-Stempelgebühr ihre Begründung.

Im Güterverkehre wird auf den westlichen Linien eine Mehrfrequenz von 46.415 t, dagegen auf den Staatsbahnlinien in Galizien und der Bukowina eine Minderfrequenz von 1337 t ausgewiesen, und wurde hiebei eine Mehreinnahme von fl. 357.944 auf den westlichen Linien, und fl. 110.408 auf den östlichen Linien erzielt.

Die Frequenzziffern geben jedoch insoferne kein richtiges Vergleichsbild mit dem Vorjahre, als dieselben in erheblichem Masse durch das Zusammenlegen der Ausweise des Güterverkehres mehrerer im Vorjahre gestrennt behandelten Linien beeinflusst sind, so zwar, dass Transporte im Wechselverkehre der einzelnen Linien, welche in den Vorjahren wiederholt in den getrennten Ausweisen erschienen waren, diesesmal nur einmal nachgewiesen erscheinen.

Die thatsächliche Mehrfrequenz auf den westlichen Staatsbahnen übersteigt daher namhaft die angeführte Ziffer und ist auch die ausgewiesene Minderfrequenz bei den östlichen Staatsbahnen auf diesen Umstand zurückzuführen.

Auf den westlichen Linien ist eine Verkehrssteigerung sowohl im Localverkehre, als auch dem directen Auslandsverkehre eingetreten.

Von einzelnen Artikeln, bei denen eine Verkehrssteigerung eingetreten ist, sind hervorzuheben:

Getreide und Hülsenfrüchte . . .	mit	3861 Wagen
Obst, Gemüse, Rüben	„	2641 „
Erde, Sand, Steine	„	1559 „
Erze und Schlacken	„	1007 „
Heu, Stroh, Spreu und Klee . . .	„	834 „
Kohlen	„	578 „
Zucker, Melasse	„	473 „
Holz, Stamm-, Nutz- etc.	„	432 „
Gyps, Cement	„	200 „

Der Export an Getreide nach dem westlichen Auslande weist im Monate October 1893 gegen die gleiche Periode des Vorjahres ein Mehr von 1786 Wagen nach.

Auf den östlichen Staatsbahnen hob sich insbesondere der Getreideverkehr aus Rumänien.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre, welche sich auf beiden Linien auf fl. 93.580 beläuft, provenirt aus dem im Allgemeinen lebhafteren Verkehre, insbesonders aber aus jenem mit Rumänien via Suczawa. Diese Station weist ein Plus von 1180 Wagenladungen Getreide, Mehl und Hülsenfrüchten auf.

Bukowinaer Localbahnen.

Die nachgewiesene Mehreinnahme rührt namentlich aus dem Güterverkehre auf der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza, welcher speciell in Holz und Getreide eine namhafte Steigerung zu verzeichnen hat.

Mährische Westbahn.

Die bedeutende Mehreinnahme ist nur auf den Güterverkehr zurückzuführen, von dem namentlich die Transportartikel Malz, Kohle, Rüben und Rübenschnitte zu erwähnen sind.

Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf.

Ein Theil der Mehreinnahmen ist zurückzuführen auf den im Laufe dieses Jahres auf dieser Localbahn eröffneten Personenverkehr. Im Uebrigen entspringt das Einnahmenplus aus der erfreulichen Hebung des Kohlenverkehres auf dieser Localbahn.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschifffahrt, stellen sich die Frequenzen und Einnahmen pro October 1893, wie folgt:

Frequenz an Personen . .	+ 269.654 t
„ „ Gütern . .	+ 119.824 t
Personen und Gepäck	+ fl. 109.058
Güter	+ fl. 607.169
Im Ganzen . . .	+ fl. 716.227

Bei der Bodensee-Dampfschifffahrt betrug die Frequenz im Monate October 1893 6012 Personen und 13.317 t mit einer Einnahme von fl. 3171 für Personen und fl. 11.950 für Güter, zusammen fl. 15.121, gegen fl. 13.504 im gleichen Monate des Vorjahres.

Die für die Betriebsperiode Jänner—October 1893 ausgewiesenen Einnahmen enthalten die definitiven Ergebnisse der Monate Jänner bis inclusive Juli.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate October 1893 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme um 80.944 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 50.777 gegenübersteht.

Auch der Güterverkehr ergab im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, ein günstiges Resultat, indem die Transportsmenge um 75.628 t und die bezüglichen Einnahmen um fl. 101.742 sich erhöhten.

Transportzunahmen ergaben sich bei den nachbenannten Massenartikeln, und zwar:

bei Kohlen	um	55.533·6 t
„ Getreide aller Art . . .	„	17.119·7 „
„ Holz	„	4.851·8 „
„ Steinen	„	4.104·7 „
„ Ziegeln	„	2.002·3 „

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist zu verzeichnen bei Mehl und Mahlproducten um 4196·8 t und bei Zucker, raffinirt, um 272 t.

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 87 Personen ab; die bezüglichen Einnahmen dagegen stiegen um fl. 1025.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme der Transportsmengen um 25.800 t und des Erträgnisses um fl. 7289, welche Erscheinung vorzugsweise auf die Minderverfrachtung von Getreide, Mehl und Mahlproducten, Steine, Ziegel und sonstigen Baumaterialien zurückzuführen ist.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn hob sich der Personenverkehr um 76 Personen, die correspondirenden Einnahmen steigerten sich um fl. 286; im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 1059 t und des Erträgnisses um fl. 3063 zu constatiren.

Die für die Betriebsperiode Jänner—October 1893 ausgewiesenen Einnahmen enthalten die definitiven Resultate der Monate Jänner bis inclusive Juli, die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate October 1893 erzielte Mehreinnahme gegenüber derselben Periode des Vorjahres ist ausser der lebhaften Personenfrequenz hauptsächlich den bedeutenden Kohlen-, Erz- und Schweinetransporten zuzuschreiben.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat October 1893 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 5485 = 5·6 pCt. höher. An dieser Mehreinnahme participirt der Personenverkehr mit fl. 986 = + 4·89 pCt. Mehrbeförderung von 1931 Reisenden = + 3·89 pCt., und der Güterverkehr mit fl. 4499 = + 5·79 pCt., Mehrverfrachtung von 6823 t = + 11·25 pCt. Eisen, Holz, Kohle, Schlacke, Zucker und Rübe.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat October 1893 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Frequenz-Zunahme um 884 Reisende und der bezüglichen Einnahmen um fl. 84. Der Frachtenverkehr weist eine Abnahme um 1030 t, bezw. fl. 646, in Folge geringerer Zuckerrüben- und Rohtabak-Transporte, aus.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im October 1893 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen im October 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . .	+ 24.171	Personen und	+ 29.637·02 fl.
Ergänzungsnetz . . .	+ 4.428	„ „	+ 12.037·65 „
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 8.260	„ „	+ 4.682·67 „

Die Mehreinnahmen sind der gesteigerten Frequenz entsprechend.

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen im October 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 40.494 t	+ 110.491·59 fl.
„ „ Ergänzungsnetz	+ 34.684 t	+ 62.715·27 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	+ 27.042 t	+ 21.222.33 „

Die Mehreinnahmen stehen mit der, namentlich durch gesteigerten Kohlenverkehr, hervorgerufenen Mehrleistung im Einklang.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmeziffern ist bereits bis zum Monate Juli 1893 vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Auf den gesammten Linien der Südbahn ergab sich im Monate October 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine Mehreinnahme von fl. 150.292, wovon auf den Personenverkehr fl. 67.415 und auf den Frachtenverkehre fl. 82.877 entfallen.

Diese Mehreinnahmen entsprechen sowohl der Steigerung der Frequenz im Personenverkehre, wie dem Plus der verfrachteten Transportquantitäten, unter welch letzteren insbesondere Getreide im Exporte eine ansehnliche Zunahme ausweist.

Die Localbahn Mödling-Hinterbrühl erzielte eine Mehreinnahme von fl. 110, während die Einnahmen der Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Spielfeld-Radkersburg gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres um fl. 322, bezw. fl. 69 zurückblieben.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen fremden Bahnen erzielten die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter, Leoben-Vordernberger, Graz-Köflacher und Bárcs-Pakraczer Bahn, sowie die Vicinalbahn Güns-Steinamanger schliessliche Mehreinnahmen.

Die Localbahnen Radkersburg-Luttenberg und Cilli-Wöllan schliessen sowohl im Personen- als auch im Frachtenverkehre mit einem unbedeutenden Minus ab.

Stauding-Stramberger Localbahn. Der für den Monat October 1893 ausgewiesene Einnahmenausfall gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres ist der Minderbeförderung von 5746 t Güter aller Art zuzuschreiben.

Eisenbahn Wien-Aspang. Bei Vergleichung der Ergebnisse des Monates October 1893 mit jenen desselben Monates im Vorjahre zeigt sich eine Verkehrssteigerung um 5064 Personen und 9112 t Güter, für welche im Personenverkehre fl. 1270, und im Güterverkehre fl. 4915, zusammen also fl. 6185 Mehreinnahmen erzielt wurden.

Für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. October 1893 betragen die Mehreinnahmen fl. 49.351, wovon fl. 10.566 auf den Personen- und fl. 38.785 auf den Güterverkehr entfallen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. (Localbahn Monfalcone-Ronchi-Cervignano: Errichtung eines Kohlenschuppens in Cervignano.) In der Station Cervignano wird ein Kohlenschuppen errichtet. [2. November, Z. 58.027.]

Gailthalbahn. (Localbahn Arnoldstein-Hermagor: Brücke über den Gailfluss.) Das Project der Eisenconstruction für die in km 3·113 auszuführende Brücke über den Gailfluss mit 60 m Lichtweite wurde zur Ausführung genehmigt. [21. October, Z. 52.642.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Localbahn Kapfenberg-Seebach-Au: Herstellung einer Betriebs-Telephon-Anlage.) Das Project für die Herstellung einer Bahnbetriebs-Telephon-Anlage wurde zur Ausführung genehmigt. [6. November, Z. 53.450.]

— (Linie Pöltschach—Gonobitz: Hochbauten in den Stationen H. Geist und Gonobitz.) Für die Herstellung je eines Bahnerhaltungsmagazines in der Station H. Geist und Gonobitz und eines Getränkekellers in der ersteren Station wurde der Bauconsens ertheilt. [6. November, Z. 59.083.]

Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee. (Nebengebäude in der Station Nago.) In der Station Nago wird ein Nebengebäude hergestellt. [2. November, Z. 57.848.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Eisenbahn-Frachtbriefe. (Umtausch der grünen Frachtbriefe für Lebensmittelsendungen auf den k. k. Staatsbahnen gegen neuartige Frachtbrief-Blanquette der Emission 1893.) Ueber eine gestellte Anfrage hat das k. k. Finanzministerium die k. k. Finanz-Landesbehörden und die k. k. Hof- und Staatsdruckerei angewiesen, dass die über Bestellung der k. k. Staatsbahnen in der Hof- und Staatsdruckerei mit dem Vordruck „Frachtbrief-k. k. Staatsbahnen“ auf grünem Papier hergestellten Eisenbahn-Frachtbriefe

mit eingedrucktem Stempelzeichen — welche für Lebensmittelsendungen der Bediensteten, sowie für Transporte der Lebensmittelmagazine und der Equipirungscasse der Bediensteten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt sind, um solche Sendungen, welche zu ermässigten Frachtsätzen befördert werden, besonders zu kennzeichnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22, Seite 348) — im Sinne der Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 4. Juli 1893, R.-G.-Bl. Nr. 116 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 85, Seite 1382 und Nr. 90, Seite 1445), unter Einhebung der Blanquettgebühr von 5 kr. per Stück gegen neuartige Frachtbrief-Blanquette der Emission 1893 umgetauscht werden können. [H.-M.-Z. 62.340.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Einstellung von Spiritustransportwagen in den Fahrpark.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Vorlage gebrachten Typenpläne für Spiritustransportwagen, welche die k. k. priv. galizische Actien-Hypothekenbank in den Fahrpark der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einzustellen beabsichtigt, genehmigt. [Z. 52.780.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von 20 Intercommunicationswagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von dem Verwaltungsrath der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Vorlage gebrachten Typenpläne, nach welchen 20 Intercommunicationswagen III. Classe mit Bremse angeschafft werden sollen, genehmigt. [Z. 58.345.]

Böhmische Westbahn. (Flügelbahn Stupno-Břas—Radnitz: Betriebsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung wurde für die Flügelbahn Stupno-Břas—Radnitz der Betriebsconsens ex commissione ertheilt. [28. November, Z. 63.049.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 21. November 1893, Z. 81.087, dem Anton Bartal und Consorten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Pozsony (Pressburg) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, im Bereiche der Insel Schütt mit Ueberbrückung des Donauarmes bis Duna-Szerdahely führende Localbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Eszék — Našic — Uj-Kapela-Batrinja. (Technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Eszék—Našic.) Nachdem der Ausbau der Theilstrecke Eszék—Našic der concessionirten Localbahn Eszék—Nasic—Uj-Kapela-Batrinja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1893) seiner Fertigstellung naht, hat der kgl. ungar. Handelsminister die technisch-polizeiliche Begehung dieses ca. 50 km langen Linienabschnittes unter Führung des Ministerialsecretärs Aladar Ehrenhöfer des kgl. ungar. Handelsministeriums angeordnet. Die das Baranyaer Comitat durchschneidende Linie Eszék—Našic findet von Našic aus ihre Fortsetzung durch die bereits im Bau befindliche Linie Našic—Uj-Kapela-Batrinja (Comitat Gradiska, früher Militärgrenze) und wird in einer Gesammtlänge von 122 km, deren Kostenpreis mit 5,630.000 fl. bemessen ist, von Eszék aus die Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit deren südlichen Tranversallinie Zágráb (Agram) — Bosna-Bród in deren Station Uj-Kapela-Batrinja verbinden und als „Slavonische Transversalbahn" ein Glied der ursprünglich projectirten Grenzbahnen bilden. Von der zukünftigen Station Pleternica der Theilstrecke Našic—Uj-Kapela-Batrinja ausgehend, wird eine im Comitate Pozega bis zur Stadt Pozega führende Flügelbahn erbaut, deren Fortsetzung bis zur Endstation Pakrácz-Lipik der im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden Linie Barcs—Pakrácz-Lipik in Aussicht genommen ist.

Projectirte Localbahn Neszider (Neusiedl am See) — Boldog-Asszony. (Politisch-administrative Begehung.) Am 20. November fand unter Führung des Ministerial-Secretärs Arpád Kepessy des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie der Anrainer, die politisch-administrative Begehung der vom Grafen Alexander Haller und Consorten projectirten Localbahn Neszider—Boldog-Asszony, Comitat Moson (Wieselburg) statt. Diese längs dem ostseitigen Ufer des Fertö-Tó (Neusiedler See) führende Linie wird ihre Fortsetzung einerseits von Bolog-Asszony aus an die Linie Györ (Raab)—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurth in deren Station Eszterháza-Fertö-Szent-Miklós (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 127), andererseits längs dem westlichen Ufer des Sees durch die projectirte Linie Sopron — Neszider — Pozsony (Oedenburg—Neusiedel—Pressburg [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66, Vorconcession Post 3]) sowohl in südlicher Richtung an die Linie (Wien—)Wr.-Neustadt—Oedenburg—Kanizsa—Barcs der Südbahn-Gesellschaft und die Linie Györ—Sopron—Ebenfurth, als in nördlicher Richtung in der Station Surány an die Linie Budapest—Bruck a/L. und weiterhin in Pozsony an die Linie Budapest—Marchegg (—Wien) der kgl. Ungar. Staatsbahnen und an die in deren Betrieb stehende Localbahn Pozsony-Ujváros—Szombathely (Pressburg-Neustift — Steinamanger) der Transdanubischen Localbahnen finden.

Projectirte Localbahn Hidegkut-Tamási. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Am 27. November fand unter Führung des Ministerial-Secretärs Stettina des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie der Anrainer, die technisch-polizeiliche Begehung der von der Station Hidegkut-Gyönk (zwischen Sárbogárd uud Uj-Dombovár) der Hauptlinie Budapest — Dombovár — Záknáy—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus, im Kopánythale bis Tamási projectirten, 12·6 km langen normalspurigen Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamási (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68) statt. Die Commission constatirte die normalmässige Ausführung des Baues und der Einrichtung der genannten Linie, deren Eröffnung nächster Tage stattfinden wird. Die projectirte Localbahn wird nach Ausbau der projectirten Linie Veszprém—Lepseny—Tamási—Dombovár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 145 ex 1890, Vorconcession Post 2 und Nr. 49 ex 1892) in deren zukünftigen Station Tamási Ausschluss an diese finden und ausserdem in nordwestlicher Richtung von Uj-Dombovár aus die Linie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb—Fiume in Lepsény mit der Südbahnlinie Budapest—Pragerhof und in Vesprém mit der Linie Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) —Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger) der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbinden.

Ausland.

Italien. (Alarm-Signal in den Personenwagen.) Wir entnehmen dem „Monitore delle Strade ferrate": „Die Verwaltung der Mittelmeerbahn hat seit einigen Jahren mit der Einrichtung von Alarm-Signalen nach dem System Westinghouse in den Personenwagen begonnen. Mittelst dieses Signales ist der Reisende in der Lage, den im Gange befindlichen Zug im Falle der Gefahr anhalten zu lassen. Nachdem gegenwärtig eine genügende Anzahl von Personenwagen mit diesem Apparate versehen sind, um denselben auch bei mehreren Zügen functioniren zu lassen, hat die Mittelmeerbahn die den Gebrauch desselben regelnden Normen veröffentlicht. Im Innern eines jeden Coupés befindet sich ein Kästchen, gewöhnlich auf beiden Seiten, von welchem eine ringartige Handhabe herabhängt, die das Functioniren des Signales ermöglicht. Wenn ein Personenwagen in einen Zug eingereiht wird, welcher mit Luftbremsen versehen ist, so öffnet sich durch das Anziehen der Handhabe ein mit einer Pfeife verbundenes Ventil, und ertönt ein Signal, wodurch das Zugspersonale aufmerksam gemacht wird, während gleichzeitig die Bremsen automatisch zu functioniren beginnen und den Zug zum Stillstand bringen. Auf anderen Zügen kann der Apparat natürlich nicht verwendet werden. Die Eruirung des Coupés, in welchem der Apparat in Bewegung gesetzt wurde, ist mit keinen besonderen Schwierigkeiten verbunden, weil die Handhabe, welche angezogen wurde, inwendig nicht auf ihren ursprünglichen Platz zurückversetzt werden kann. In dem Falle als ein Reisender den Apparat ohne dringende Nothwendigkeit in Bewegung setzen sollte, verfällt derselbe in eine Geldstrafe bis 500 Lire, unbeschadet der anderen durch die Gesetze und das Betriebsreglement festgesetzten Strafen. Im eigenen Interesse wird daher das reisende Publicum vor dem nicht unumgänglich nothwendigen Gebrauche des Apparates gewarnt und ermahnt, die Kinder nicht unbeaufsichtigt zu lassen."

— (Eisenbahn Avellino—Rocchetta Melfi.) Vor Kurzem wurde die Strecke Avellino—Palernopoli der Linie Avellino—Rocchetta Melfi dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Theil V, Heft I. Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Station Poing in den Tarif.

Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Poing in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen.

Es ist demnach zu ergänzen:

Im Haupttarife	Entfernung in Kilometern	II. Vom Schnittpunkte nach	Theilfrachtsatz für 10.000 kg in Mark
Seite 18 . . .	306	Poing . . .	73·0
Seite 46 . . .	306	Poing . . .	52·0

Wien, am 3. December 1893. [1023]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güter-Verkehr.

Tarif-Theil II, gemeinschaftliches Tarifheft A.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1894 gelangt der Gütertarif Theil II, gemeinschaftliches Tarifheft A zur Einführung.

Dasselbe enthält „Besondere Bestimmungen nebst Kilometerzeiger" für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnthen, Salzburg und Tirol) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) und der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linien Stadlau—Marchegg und Simmering—Bruck a/L.) einerseits und Stationen der k. k. württembergischen und grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn, der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a/M. (Linien der kgl. Eisenbahn-Betriebsämter Wiesbaden und Frankfurt a/M. südlich Fulde [eingeschl.] und der kgl. Eisenbahn-Direction linksrheinisch in Köln (Linien Bingerbrück—Saarbrücken—Couz—Trier l. M.—Pünderich, Perl—Karthaus—Blankenheim und Wilwerdingen—Sourbrodt) andererseits.

Durch dieses gemeinschaftliche Tarifheft A wird rücksichtlich des vorgenannten Güterverkehres der Theil II (allgemeines Heft) vom 1. August 1888 nebst Nachtrag aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifheftes können bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 15 kr. für das Stück bezogen werden.

Wien, am 28. November 1893. [1024]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tariftheil V, Heft 2.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der neueröffneten Station Radnitz in den Tarif.

Ab 1. December 1893 wurde die neu eröffnete Station Radnitz der k. k. priv. Böhmischen Westbahn in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen.

Für Kohlensendungen von Radnitz gelangen die gleichen Frachtsätze wie von Stupno-Bras zur Anwendung.

Wien, am 3. December 1893. [1025]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Petroleum-Verkehr.

Neuauflage des Ausnahmetarifes vom 1. September 1891.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 gelangt eine Neuauflage des Ausnahmetarifes vom 1. September 1891 zur Ausgabe, in welche die bisher erschienenen Nachträge I—VI, sowie einige neue Relationen einbezogen wurden.

Der Tarif ist durch die Verbandverwaltungen zum Preise von 50 kr. ö. W. per Exemplar zu beziehen.

Wien, den 4. December 1893. [1026]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr.

Tarifirung von Bindfaden.

Mit Wirksamkeit vom 1. December 1893 wird der Artikel Bindfaden im Verkehre von und nach Passau bei Aufgabe von 5000, bezw. 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht zu den Sätzen des Ausnahmetarifes Nr. 41 des Rhein- und Main-Umschlagstarifes vom 1. October 1886 abgefertigt.

Wien, am 30. November 1893. [1027]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ermässigung der Fahrpreise für Tour- und Retourkarten zwischen Wien und Raasdorf.

Vom 15. December 1893 angefangen werden an Stelle der bisherigen Fahrpreise für Tour- und Retourkarten zwischen Wien St.E.G. und Raasdorf folgende ermässigte Fahrpreise zur Einhebung gelangen, und zwar:

	Fahrpreise in Gulden ö. W. inclusive Stempelgebühr	
	II. Classe	III. Classe
Zwischen Wien und Raasdorf	1·00	0·50
	pro Tour- und Retourbillet	

Die sonstigen Bestimmungen für die Ausgabe dieser Tour- und Retourkarten erleiden keine Aenderung.

Wien, am 4. December 1893. [1028]

Sonstige Nachrichten.

Unzulässigkeit des Weiterbestandes unbrauchbar gewordener, directer Tarife. In einem Oesterr. Eisenbahntarif-Verbande wurde der vorläufige Weiterbestand directer Tarife beschlossen, obgleich der grösste Theil der in den betreffenden Tarifheften enthaltenen Tarifsätze, in Folge eingetretener Aenderungen in den einzelnen Localtarifen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen, unbrauchbar geworden war. Die k. k. General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen hat dies zum Anlass genommen, und mit Rücksicht darauf, dass der Weiterbestand von Tarifen, welche zum allergrössten Theile unbrauchbare Sätze enthalten, den Verkehrsinteressen viel abträglicher erscheint, als wenn überhaupt keine directen Tarife bestünden, der geschäftsführenden Verwaltung des betreffenden Verbandes anfzutragen, die formelle Aufhebung der in Frage kommenden Tarifhefte unverweilt zu veranlassen, sowie das Erforderliche hinsichtlich Neuberechnung der Tarife in den Weg zu leiten.

[G.-I.-E. vom 26. November, Z. 22.125.]

K. und k. Bosnabahn und Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen. (Lieferzeit-Zuschlagfristen.) Zu den im § 63 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements festgesetzten Lieferfristen werden für die nachstehenden Stationen und Verkehrs-Relationen folgende Zuschlagfristen in Berechnung gezogen:

1. Für den Uebergang der Güter in Bosnisch-Brod, nnd zwar:

a) von den kgl. Ungar. Staatseisenbahnen auf die k. und k. Bosnabahn
für Eilgüter 12 Stunden,
„ Frachtgüter 24 „

b) von der k. und k. Bosnabahn auf die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen
für Eilgüter 6 Stunden,
„ Frachtgüter 12 „

2. Auf der Linie der k. und k. Bosnabahn
für Eilgüter 12 Stunden,
„ Frachtgüter 24 „

3. Im Verkehr zwischen der Station Sarajevo (Bosnabahnhof) und dem Stadtbahnhofe
für Eilgüter 6 Stunden,
„ Frachtgüter 12 „

4. Für den Uebergang der Güter in Sarajevo von der k. und k. Bosnabahn auf die Bosn.-herzeg. Staatsbahn Sarajevo—Metković
für Eilgüter 6 Stunden,
„ Frachtgüter 12 „

5. Für den Uebergang der Güter in Lašva von der k. und k. Bosnabahn auf die bosn.-herzeg. Staatsbahn Lašva—Travnik
für Eilgüter 6 Stunden,
„ Frachtgüter 12 „

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Nachtrag I zum Militärtarife.) Mit 1. November ist der erste Nachtrag zum Militärtarif für Transporte auf Schiffen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Kraft getreten. Danach findet dieser Tarif im Rückvergütungswege auch auf diejenigen in vollen Wagenladungen zur Aufgabe kommenden Getreidesendungen Anwendung, welche in den Lagerhäusern der Gesellschaft oder in öffentlichen Lagerhäusern eingelagert und innerhalb zwölf Monaten vom Tage des Einlangens der Sendung in den betreffenden Lagerhäusern an gerechnet, mit der Bestimmnng für eine Militärstelle weitergesendet werden, wofern der Original-Frachtbrief ab der nrsprünglichen Versandtstation bis zur Einlagerungsstation, sowie der Original-Frachtbrief ab der Einlagerungsstation bis zur Bestimmungsstation Seitens des Reclamations-Berechtigten längstens nach Ablauf von drei Monaten vom Tage der Reexpedition an gerechnet mit dem Nachweise vorgelegt wird, dass die Sendung in dem betreffenden Lagerhause verwahrt war und nach erfolgter Reexpedition Seitens einer Militärstelle zur Gänze in das Eigenthum der Militärverwaltung übernommen worden ist.

Der Nachweis, dass die Getreidesendungen in das Eigenthum der Militärverwaltung übergegangen sind, wird als erbracht angesehen, wenn die diesfällige Bestätigung der übernehmenden Militärstelle auf der Rückseite des bezüglichen Original-Frachtbriefes von der Einlagerungs- bis zur Bestimmungsstation beigebracht wird.

Die Bestätignng der Militärstelle muss enthalten: a) Datum und Zahl des militärbehördlichen Uebernahmsauftrages oder des Schlussbriefes über die bezügliche Lieferung für das Aerar; b) den Vor- und Zunamen des Lieferers (Verkäufers); c) Gattung und Menge des gelieferten (verkauften) Prodnctes; d) den Tag der Uebernahme der Waare in das ärarische Eigenthum; e) die Benennung des Lagerhauses; f) Datum, Unterschrift und Amtsstampiglie (Amtssiegel) der betreffenden Militärstelle.

In jenen Fällen, in welchen Getreidesendungen ab der ursprünglichen Versandtstation per Schiff in die bezeichneten Lagerhäuser gelangen und bei Reexpedition vom Lagerhause ebenfalls per Schiff nach der Bestimmungsstation an eine Militärstelle weiterbefördert werden, hat für die Sendung die Gebühr nach dem Militärtarife von der ursprünglichen Versandtstation bis zur Bestimmungsstation berechnet zu werden.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Nachtrag IV zum Staatsbahn-Gütertarife Köln (rechtsrh.—Breslau.) Am 1. December ist zum Staatsbahn-Gütertarife Köln (rechtsrh.)—Breslau der Nachtrag IV in Kraft getreten. Derselbe enthält ausser Berichtigungen, Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, des Ausnahmetarifes für Getreide, sowie Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Malz von mehreren Stationen des Directionsbezirks Breslau nach einigen Stationen des Directionsbezirks Köln rechtsrh. und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Die Erweiterungen, bezw. Aenderungen des Kilometerzeigers sind veranlasst durch die Aufnahme neuer Stationen, sowie durch die nothwendig gewordene Neuberechnung von Entfernungen für bereits aufgenommene Stationen.

— (Erhöhte Ausnahme-Frachtsätze für Malz.) Am 15. Jänner 1894 treten erhöhte Ansnahme-Frachtsätze für Malz von den Stationen Kosel-Kdrz., Gr. Peterwitz und Schoppinitz R.O.U.E. nach verschiedenen Stationen des Directionsbezirks Hannover und von Woinowitz nach Braunschweig Ostbhf. (Directionsbezirk Magdeburg) in Kraft.

Bau-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Directiou der österr. Staatsbahnen herzustellenden Gürtel- und Vorortelinie der Wiener Stadtbahn ist die Ausführung von Unterbauarbeiten im Baulose 7 im Offeitwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten in diesem 1·295 m langen, im XIX. Bezirk liegenden Lose betragen 175.767 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fach-Abtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung, Section Donaustadtlinie (IX. Bezirk, Waisenhausgasse Nr. 16) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 28. December 1893, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung anf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer, alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im December 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung: Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2262	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Brüx A.T.E. und k. k. St.B.	Čakowic B.N.B. über Aussig-Všetat	Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des directen Braunkohlentarifes vom 1. April 1890	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Director Braunkohlentarif nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. über Aussig vom 1. April 1890	34·4 kr. ö. W.	32·7 kr. ö. W.	1·7 kr. ö. W.	Im Kartirungswege	Die Schleppbuhngebühr ist in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
2263	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	a) Lieben St.E.G. b) Lieben Oe.N.W.B. c) Vysočan Oe.N.W.B. d) Vysočan B.N.B.	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Directe Braunkohlentarife nach Stationen der St.E.G. und der Oe.N.W.B. und B.N.B. etc. vom 1. April 1890	Kreuzer österr. Währ. a, b, c: 25·8	d: 29·8	a—d: 25·0	a, b, c: 0·8	d: 4·8	Im Kartirungswege	Die Schleppbuhngebühr ist in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
				Schönfeld					26·0	30·0	25·0	1·0	5·0		
				Karbitz					26·4	30·4	25·0	1·4	5·4		
				Mariaschein					27·1	31·1	25·0	2·1	6·1		
				Teplitz					28·2	32·2	25·0	3·2	7·2		
				Ullersdorf					29·0	33·0	25·2	3·8	7·8		
				Dux und Dux-Ladowitz					29·4	33·4	25·7	3·7	7·7		
				Brüx A.T.E. und k. k. St.B.					30·4	34·4	27·2	3·2	7·2		
				Triebschitz					30·7	34·7	27·7	3·0	7·0		
				Holtschitz-Seestadtl					30·9	34·9	28·0	2·9	6·9		
				Schwaz-Knttowitz					29·4	33·4	25·6	3·8	7·8		
				Bilin k. k. St.B.					29·8	33·8	26·0	3·8	7·8		
2264	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	Lieben St.E.G.	2500 Tonnen Minimalquantum. Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Directer Kohlentarif von A.T.E.-Stationen nach Stationen der St.E.G. vom 1. April 1890	Krenzer österr. Währ. *) 25·0	23·0	2·0	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, consignirt bis längstens 31. März 1895 vorzulegen
				Schönfeld					25·0	23·0	2·0				
				Karbitz					25·0	23·0	2·0				
				Mariaschein					25·0	23·0	2·0				
				Teplitz					25·0	23·0	2·0				
				Ullersdorf					25·2	23·2	2·0				
				Dux und Dux-Ladowitz					25·7	23·7	2·0				
				Brüx A.T.E. und k. k. St.B.					27·2	25·2	2·0				
				Triebschitz					27·7	25·7	2·0				
				Holtschitz-Seestadtl					28·0	26·0	2·0				
				Schwaz-Knttowitz					25·6	23·6	2·0				
				Bilin k. k. St.B.					26·0	24·0	2·0				

*) Ermässigte Kartirungsfrachtsätze laut voranstehender Kundmachung Nr. 2263

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2265	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	Lieben Oe.N.W.B.	2500 Tonnen Minimalquantum. Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Directer Kohlentarif von A.T.E.-Stationen nach Stationen der Oe.N.W.B. etc. vom 1. April 1890	Kreuzer österr. Währ. *) 25·0	23·0	2·0	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, consignirt bis längstens 31. März 1895 vorzulegen	*) Ermässigte Kartirungs-Frachtsätze laut voranstehender Kundmachung Nr. 2263
				Schönfeld					25·0	23·0	2·0			
				Karbitz					25·0	23·0	2·0			
				Mariaschein					25·0	23·0	2·0			
				Teplitz					25·0	23·0	2·0			
				Ullersdorf					25·2	23·2	2·0			
				Dux nnd Dnx-Ladowitz					25·7	23·7	2·0			
				Brüx A.T.E. nnd k.k.St.B.					27·2	25·2	2·0			
				Triebschitz					27·7	25·7	2·0			
				Holtschitz-Seestadtl					28·0	26·0	2·0			
				Schwaz-Knttowitz					25·6	23·6	2·0			
				Bilin k.k.St.B.					26·0	24·0	2·0			
2266	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Türmitz und Prödlitz-Ladepnnkt	Prag St.E.G.	Einhaltnng der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen Instradirnng über Aussig	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Directer Kohlentarif von A.T.E.-Stationen nach Stationen der St.E.G. vom 1. April 1890 und Stationen der Oe.N.W.B. etc. vom 1. April 1890	Kreuzer österr. Währ. 23·9	21·0	2·9	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, spätestens bis 31. März 1895 vorzulegen	
				Schönfeld					24·1	21·0	3·1			
				Karbitz					24·5	21·0	3·5			
				Mariaschein					25·2	21·0	4·2			
				Teplitz					26·3	21·0	5·3			
				Ullersdorf					27·1	21·2	5·9			
				Schwaz-Kuttowitz					27·5	21·6	5·9			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepnnkt	Prag Oe.N.W.B.				25·8	21·0	4·8			
				Schönfeld					26·0	21·0	5·0			
				Karbitz					26·4	21·0	5·4			
				Mariaschein					27·1	21·0	6·1			
				Teplitz					28·2	21·0	7·2			
				Ullersdorf					29·0	21·2	7·8			
				Schwaz-Kuttowitz					29·4	21·6	7·8			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepnnkt	Prag B.N.B.				27·8	21·0	6·8			
				Schönfeld					28·0	21·0	7·0			
				Karbitz					28·4	21·0	7·4			
				Mariaschein					29·1	21·0	8·1			
				Teplitz					30·2	21·0	9·2			
				Ullersdorf					31·0	21·2	9·8			
				Schwaz-Kuttowitz					31·4	21·6	9·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2267	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Schönfeld	Bubenč St.E.G. Bubna St.E.G.	Einhaltung der für den Kohleuverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Directer Kohlentarif von A.T.E.-Stationen nach St.E.G.-Stationen vom 1. April 1890	Kreuzer österr. Währ. 24·1	24·0	0·1	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, spätestens bis 31. März 1895 vorzulegen	
				Karbitz					24·5	24·0	0·5			
				Mariaschein					25·2	24·0	1·2			
				Teplitz					26·3	24·0	2·3			
				Ullersdorf					27·1	24·2	2·9			
				Schwaz-Kuttowitz					27·5	24·6	2·9			
				Dux und Dux-Ladowitz	Bubenč St.E.G.				27·5	24·7	2·8			
				Brüx A.T.E. und K.k.St.B.					28·5	26·2	2·3			
				Triebschitz					28·8	26·7	2·1			
				Holtschitz-Seestadtl					29·0	27·0	2·0			
				Bilin K.k.St.B.					27·9	25·0	2·9			
2268	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	Bubenč über Aussig	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen. Diese Frachtsätze haben ausdrücklich nur für solche Etablissements Geltung, welche durch ein Geleise mit der Station Bubenč St.E.G. verbunden sind	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Directer Kohlentarif von A.T.E.-Stationen nach St.E.G.-Stationen vom 1. April 1890	Krenzer österr. Währ. 23·9	23·0	0·9	Im Kartirungswege		Die Schlepphahngebühr ist in diesen Frachtsätzen nicht enthalten.
				Schönfeld					24·1	23·0	1·1			
				Karbitz					24·5	23·0	1·5			
				Mariaschein					25·2	23·0	2·2			
				Teplitz					26·3	23·0	3·3			
				Ullersdorf					27·1	23·0	4·1			
				Dux und Dux-Ladowitz					27·5	23·0	4·5			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					28·5	23·0	5·5			
				Triebschitz					28·8	24·0	4·8			
				Holtschitz-Seestadtl					29·0	24·0	5·0			
				Schwaz-Kuttowitz					27·5	23·0	4·5			
				Bilin k.k.St.B.					27·9	23·0	4·9			
2269	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Teplitz	L i b š i c	100 Wagen Minimal-Quantum. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Directer Tarif nach der St.E.G. vom 1. April 1890	Kreuzer österr. Währ. 26·3	26·0	0·3	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, ohne Refactiestempel, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	Kohlensendungen von Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt, Schönfeld, Karbitz und Mariaschein nach Libšic werden in das Quantum von 100 Wagen eingerechnet.
				Ullersdorf					27·1	26·0	1·1			
				Dux					27·9	26·0	1·9			
				Schwaz-Kuttowitz					27·9	26·0	1·9			
				Brüx					28·9	27·0	1·9			
				Triebschitz					29·2	27·3	1·9			
				Dux-Ladowitz					27·9	26·0	1·9			

Fortlaufende Nr.	2270	2271	2272
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Braunkohle	Braunkohle	Braunkohle
für die Transportstrecke von	Bilin	den im directen Tarife vom 1. April 1890 enthaltenen Kohlen-Versandtstationen der A.T.E. und k.k.St.B.	den im directen Tarife nach der St.E.G. vom 1. April 1890 enthaltenen Stationen der A.T.E. und k.k.St.B.
für die Transportstrecke nach	Kralup St.E.G.	Kralup St.E.G. loco und transit für Stationen der Strecke Kralup—Welwarn	Brünn St.E.G. und Schimitz
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	**Auflieferung von 400 Tonnen.** Beachtung der für deo Kohlenverkehr giltigen Beetimmungen Instradirung über Aussig Vom 1. Jäuner 1894 bie Ende Decemher 1894	Beachtung der für den Kohlenverkehr giltigen Bestimmungen Inetradirung über Aussig Vom 1. Jänner 1894 bie anf Widerruf, längetens bie Ende December 1894	Für das in der Zeit vom 1. Jänner 1894 bie 31. December 1894 die Auzahl vou 200 Wagen übersteigende Quantum **200 Wagen** Unter Anfrechthaltung der für Koble bestehenden Tarifbestimmuugen Vom 1. Jäoner 1894 bis 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Director Kohleutarif von A.T.E.-Stationen nach St.E.G.-Stationen vom 1. April 1890	Director Kohleutarif von A.T.E.-Stationen nach St.E.G.-Stationen vom 1. April 1890	Director Kohleutarif von A.T.E.-Stationen nach St.E.G.-Stationen vom 1. April 1890
Frachtsatz per 100 kg	28·3 kr. ö. W.	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	21·4 kr. ö. W.	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	6·9 kr. ö. W.	1·1 kr. ö. W.	3·0 kr. ö. W. | 1·0 kr. ö. W.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungewege	Im Rückvergütungewege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel auf den Namen der Gewerkschaft als Vereenderin lantend, epäteetens hie Ende März 1895 vorznlegen	Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactieetempel, anf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lantend, spätestens his Ende März 1895 vorznlegen	Duplicat-Frachtbriefe auf den Nameo dee Reclamanten als Vereender lantend, bis Ende März 1895 vorznlegen
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2273	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe Tahelle		Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen. Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Directer Kohlentarif von A.T.E.- nach St E.G.-Stationen vom 1. April 1890	Siehe Tahelle in Krenzern ö. W.			Im Rückvergütungswege	Dnplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, spätestens bis 31. März 1895	

Nach	Grusshach-Schönau transit			Grnssbach-Schönau loco			Ladendorf			Frättingsdorf			Neuhan-Kreuzstätten			Poysdorf			Simmering		
Von	Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatz	Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlass	Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlass	Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlass	Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlass	Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlass	Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlass
Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	54·3	49·2	5·1	54·3	50·2	4·1	56·9	52·8	4·1	55·5	52·8	2·7	57·6	52·8	4·8	61·2	53·8	7·4	60·2	47·8	12·4
Schönfeld	54·5	49·4	5·1	54·5	50·4	4·1	57·1	53·0	4·1	55·7	53·0	2·7	57·8	53·0	4·8	61·4	54·0	7·4	60·4	48·0	12·4
Karbitz	54·9	49·6	5·3	54·9	50·6	4·3	57·5	53·4	4·1	56·1	53·4	2·7	58·2	53·4	4·8	61·8	54·4	7·4	60·8	48·2	12·6
Mariaschein	55·6	50·0	5·6	55·6	51·0	4·6	58·2	54·1	4·1	56·8	54·1	2·7	58·9	54·1	4·8	62·5	55·1	7·4	61·5	48·7	12·8
Teplitz	56·7	50·8	5·9	56·7	51·8	4·9	59·3	55·2	4·1	57·9	55·2	2·7	60·0	55·2	4·8	63·6	56·2	7·4	62·6	49·4	13·2
Ullersdorf	57·5	51·6	5·9	57·5	52·6	4·9	60·1	56·0	4·1	58·7	56·0	2·7	60·8	56·0	4·8	64·4	57·0	7·4	63·4	50·1	13·3
Dux und Dux-Ladowitz	57·9	52·0	5·9	57·9	53·0	4·9	60·5	56·4	4·1	59·1	56·4	2·7	61·2	56·4	4·8	64·8	57·4	7·4	63·8	50·7	13·1
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	58·9	53·0	5·9	58·9	54·0	4·9	61·5	57·4	4·1	60·1	57·4	2·7	62·2	57·4	4·8	65·8	58·4	7·4	64·8	52·4	12·4
Triebschitz	59·2	53·3	5·9	59·2	54·3	4·9	61·8	57·7	4·1	60·4	57·7	2·7	62·5	57·7	4·8	66·1	58·7	7·4	65·1	52·7	12·4
Holtschitz-Seestadtl	59·4	53·5	5·9	59·4	54·5	4·9	62·0	57·9	4·1	60·6	57·9	2·7	62·7	57·9	4·8	66·3	58·9	7·4	65·3	52·9	12·4
Schwaz-Kuttowitz	57·9	52·0	5·9	57·9	53·0	4·9	60·5	56·4	4·1	59·1	56·4	2·7	61·2	56·4	4·8	64·8	57·4	7·4	63·8	51·9	12·8
Bilin k.k.St.B.	58·3	52·4	5·9	58·3	53·4	4·9	60·9	56·8	4·1	59·5	56·8	2·7	61·6	56·8	4·8	65·2	57·8	7·4	64·2	51·5	12·7

Nach	Schwechat-Kledering			Lanzendorf-Pellendorf			Laa			Hödnitz			Himberg			Grammat-Neusiedel loco und transit			Brnck a/L. Localbahn nnd Brnck M.A.V. transit			Hainhurg		
Von	Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlass	Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlass	Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlass	Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlass	Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlass	Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlass	Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlass	Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlass
Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	60·8	51·8	9·0	61·1	52·3	8·8	54·3	52·8	1·5	54·8	50·2	4·6	61·6	53·5	8·1	62·4	53·5	8·9	65·3	53·5	11·8	67·9	56·1	11·8
Schönfeld	61·0	52·0	9·0	61·3	52·5	8·8	54·5	53·0	1·5	55·0	50·4	4·6	61·8	53·7	8·1	62·6	53·7	8·9	65·5	53·7	11·8	68·1	56·3	11·8
Karbitz	61·4	52·2	9·2	61·7	52·7	9·0	54·9	53·4	1·5	55·4	50·6	4·8	62·2	53·9	8·3	63·0	53·9	9·1	65·9	53·9	12·0	68·5	56·5	12·0
Mariaschein	62·1	52·7	9·4	62·4	53·2	9·2	55·6	54·1	1·5	56·1	51·0	5·1	62·9	54·4	8·5	63·7	54·4	9·3	66·6	54·4	12·2	69·2	57·0	12·2
Teplitz	63·2	53·4	9·8	63·5	53·9	9·6	56·7	55·2	1·5	57·2	51·8	5·4	64·0	55·1	8·9	64·8	55·1	9·7	67·7	55·1	12·6	70·3	57·7	12·6
Ullersdorf	64·0	54·1	9·9	64·3	54·6	9·7	57·5	56·0	1·5	58·0	52·6	5·4	64·8	55·8	9·0	65·6	55·8	9·8	68·5	55·8	12·7	71·1	58·4	12·7
Dux und Dux-Ladowitz	64·4	54·7	9·7	64·7	55·2	9·5	57·9	56·4	1·5	58·4	53·0	5·4	65·2	56·4	8·8	66·0	56·4	9·6	68·9	56·4	12·5	71·5	59·0	12·5
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	65·4	56·4	9·0	65·7	56·9	8·8	58·9	57·4	1·5	59·4	54·0	5·4	66·2	58·1	8·1	67·0	58·1	8·9	69·9	58·1	11·8	72·5	60·7	11·8
Triebschitz	65·7	56·7	9·0	66·0	57·2	8·8	59·2	57·7	1·5	59·7	54·3	5·4	66·5	58·4	8·1	67·3	58·4	8·9	70·2	58·4	11·8	72·8	61·0	11·8
Holtschitz-Seestadtl	65·9	56·9	9·0	66·2	57·4	8·8	59·4	57·9	1·5	59·9	54·5	5·4	66·7	58·6	8·1	67·5	58·6	8·9	70·4	58·6	11·8	73·0	61·2	11·8
Schwaz-Kuttowitz	64·4	55·0	9·4	64·7	55·5	9·2	57·9	56·4	1·5	58·4	53·0	5·4	65·2	56·7	8·5	66·0	56·7	9·3	68·9	56·7	12·2	71·5	59·3	12·2
Bilin k.k.St.B.	64·8	55·5	9·3	65·1	56·0	9·1	58·3	56·8	1·5	58·8	53·4	5·4	65·6	57·2	8·4	66·4	57·2	9·2	69·3	57·2	12·1	71·9	59·8	12·1

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Für die Transportstrecke: von	Für die Transportstrecke: nach	Bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2274	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	Marchegg loco und transit	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Directer Kohlentarif von Aussig-Teplitzer Eisenbahn- nach Staatseisenbahn-Gesellschaft-Stationen vom 1. April 1890	64·5	48·9	15·6	Im Kartirungswege		Die Schleppbahngebühren sind in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
				Schönfeld					64·7	49·1	15·6			
				Karbitz					65·1	49·3	15·8			
				Mariaschein					65·8	49·7	16·1			
				Teplitz					66·9	50·0	16·9			
				Ullersdorf					67.7	50·8	16·9			
				Dux und Dux-Ladowitz					68·1	51·2	16·9			
				Brüx A.T.E. u. k.k.St.B.					69·1	52·2	16·9			
				Triebschitz					69·4	52·5	16·9			
				Holtechitz-Seeetadtl					69·6	52·7	16·9			
				Schwaz-Knttowitz					68·1	51·2	16·9			
				Bilin k.k.St.B.					68·5	51·6	16·9			
2275	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	Dzbell-Jessenetz	**ad b) 500 Tonnen Minimalquantum** Einhaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 64·8	b) 60·5	ad b) 4·3	a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege	ad b) Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, consignirt bis längstens Ende März 1895 einzubringen	Die Schleppbahngebühren sind in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
				Schönfeld						65·0	60·7	4·3		
				Karbitz						65·4	60·9	4·5		
				Mariaschein						66·1	61·3	4·8		
				Teplitz						67·2	61·6	5·6		
				Ulleredorf						68·0	62·4	5·6		
				Dux und Dux-Ladowitz						68·4	62·8	5·6		
				Brüx A.T.E. u. k.k.St.B.						69·4	63·8	5·6		
				Triebschitz						69·7	64·1	5·6		
				Holtschitz-Seestadtl						69·9	64·3	5·6		
				Schwaz-Knttowitz						68·4	62·8	5·6		
				Bilin k.k.St.B.						68·8	63·2	5·6		
2276	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle für Regiezwecke der Böhmischen Nordbahn	Bilin k.k.St.B.	Bodenbach B.N.B.	Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Diese Frachtsätze gelten nur für Regiekohlensendungen der Böhmischen Nordbahn und finden nur dann Anwendung, wenn die Sendungen an eine Dienststelle der Böhm. Nordbahn adressirt sind	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Directer Kohlentarif von Aussig-Teplitzer Eisenbahn- nach Staatseisenbahn-Gesellschaft-Stationen vom 1. April 1890	14·5	10·4	4·1	Im Kartirungswege		Die Schleppbahngebühren sind in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
				Brüx A.T.E. u. k.k.St.B.					15·0	10·8	4·2			
				Dux und Dux-Ladowitz					14·0	9·8	4·2			

Fortlaufende Nr.	2277	2278	2279
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
		Oestsrr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwsstbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Braunkohle für Rgiezwecke dsr k. k. priv. Oe.N.W.B.	Braunkohle	Braunkohle
für die Transportstrecke von	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Schönfeld Karbitz Mariaschein Teplitz Ullersdorf Dux und Dux-Ladowitz Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Triebschitz Holtschitz-Seestadtl Schwaz-Kuttowitz Bilin k.k.St.B.	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Schönfeld Karbitz Mariaschein Teplitz Ullersdorf Dux und Dux-Ladowitz Brüx und Brüx k.k.St.B. Triebschitz Holtschitz-Seestadtl Schwaz-Kuttowitz Bilin k.k.St.B.	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Schönfeld Karbitz Mariaschein Teplitz Ullersdorf Dux und Dux-Ladowitz Brüx und Brüx k.k.St.B. Triebschitz Holtschitz-Seestadtl Schwaz-Kuttowitz Bilin k.k.St.B.
für die Transportstrecke nach	Aussig A.T.E. transit	Zawratetz-Třemošnitz	Zawratetz-Třemošnitz
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Auflieferung eines Jahres-Quantums von mindestens 40.000 Tonnen.** Einhaltnng der für den Kohlenverkehr giltigen Bestimmnngen. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen znr Anfgabe gelangen, welche an eine Dienststelle dsr k. k. priv. österr. Nordwestbahn adressirt sind nnd obsrhalb der Adresse die Ueberschrift tragen: „Regiesendnng der k. k. priv. österr. Nordwestbahn".	Anfrechterhaltung der Bsstimmnngen des angeführten Tarifss.	Anfrechthaltnng der Bestimmnngen dss angsführten Tarifes
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstsns bis 31. Decsmber 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif	Directsr Kohlentarif von A.T.E.-Stationen nach Os.N.W.B.-Stationen vom 1. April 1890	Directsr Kohlentarif von A.T.E.-Stationen nach Oe.N.W.B.-Stationen vom 1. April 1890
Bezeichnung			
Frachtsatz per 100 kg	4·8 5·0 5·4 6·1 7·2 8·0 8·8 10·2 10·5 10·7 8·8 9·6	53·0 53·2 53·6 54·3 55·4 56·2 56·6 57·6 57·9 58·1 56·6 57·0	49·5 49·7 50·1 50·8 51·9 52·7 53·1 54·1 54·4 54·6 53·1 53·5
Kreuzer österr. Währ.	3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5	3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5	9·0 9·0 9·0 9·0 9·0 9·0 9·0 9·0 9·0 9·0 9·0 9·0
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	0·2 0·2 0·5 0·8 1·3 1·4 1·6 1·3 1·3 1·3 1·6 1·9	49·5 49·7 50·1 50·8 51·9 52·7 53·1 54·1 54·4 54·6 53·1 53·5	40·5 40·7 41·1 41·8 42·9 43·7 44·1 45·1 45·4 45·6 44·1 44·5
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	4·6 4·8 4·9 5·3 5·9 6·6 7·2 8·9 9·2 9·4 7·2 7·7	3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5 3·5	9·0 9·0 9·0 9·0 9·0 9·0 9·0 9·0 9·0 9·0 9·0 9·0
Art der Durchführung	Im Kartirngswegs	Im Kartirngewege	Im Rückvergütngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf den Namen des Reclamanten als Versender lantende, bahnämtlich beglanbigte Duplicat-Frachtbriefe, consignirt vorznlegen spätestens bis Ende März 1895
Besondere Bemerkungen	Die Schleppbahngebühren sind in diessn Frachtsätzen nicht enthalten	Die Schleppbahngebühren sind in diessn Frachtsätzen nicht enthalten	*) Ermässigte Kartirngsfrachtsätze lant voranstehender Knndmachnng Nr. 2278.

Fortlaufende Nr.	2280	2281	2282
Die Publication erfolgt	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	**Buschtěhrader Eisenbahn**	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**
von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	Braunkohle	Mineralische Kohle als Frachtgut	Frachtgüter aller Art in jeder Menge (mit Ausnahme der sperrigen und der des Ausnahme-Tarifes I, sowie solcher, bei denen das Gewicht einzelner Colli mehr als 80 q beträgt)
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	Den im directen Kohlentarife nach der österr. Nordwestbahn vom 1. April 1890 enthaltenen Stationen der A.T.E. und k.k.ö.St.B.	Dassnitz Eilbogen-Neusattel Zieditz	Ustron
für die Transportstrecke nach	Jedlesee, Langenzersdorf, Korneuburg, Spillern, Stockerau, Sierndorf, Göllersdorf, Oberhollabrunn, Guntersdorf, Zellerndorf, Pulkau, Siegmundsherberg-Horn, Oe.N.W.B.,*) Retz, Schattau, Znaim Oe.N.W.B.	a) Bruck a. d. Leitha transit b) Marchegg transit	Skotschau und in nördlicher Richtung darüber hinausgelegenen Stationen bezw. vice versa
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**1000 metr. Tonnen Minimalquantum.** Einhaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Bestimmungen Die Kohlensendungen müssen in den genannten Stationen zur Entladung gelangen, d. h. dortselbst entweder eingelagert oder mit Achsenfuhrwerk bezogen werden	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit directen, auf eine jenseits Bruck a. d. Leitha oder Marchegg gelegene ungarische Station lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Directer Kohlentarif von A.T.E.-Stationen nach Oe.N.W.B.-Stationen etc. vom 1. April 1890	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden		Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Verschieden	a) 72·4 74·7 b) 76·4 78·7 Kreuzer ö. W.	Verschieden
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	4 Kreuzer ö. W.	72·7 76·0	2·9 Kreuzer
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Kartirung	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Duplicat-Frachtbriefe auf den Namen des Reclamanten lautend spätestens bis Ende März 1895 in Vorlage zu bringen		Für die Güter ab Ustron auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, bezw. von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe und für die Güter nach Uetron auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die vorgelegten Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	*) Für Kohlensendungen von den Stationen Bilin, Brüx und Dux-Ladowitz der k.k.St.B. nach Siegmundsherberg-Horn Oe.N.W.B. wird dieser Nachlass nicht gezahlt.		Der nebenbezifferte Nachlass wird nicht vergütet, wenn nicht sowohl bezüglich der Hauptbahnstrecken als auch der Localbahnstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die vollen, ungekürzten Frachtsätze der gegenwärtig giltigen Localtarife Anwendung gefunden haben

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			
			von	nach									
		1. Möbel aus gebogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut und nach Classe 1 tarifirt werden, dann Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet											
		a) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und vierrädrigen Wagen	Wsetin	Wall.-Meseritsch transito	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife						
			Wsetin bezw. vice versa	Weisskirchen L.B.									
		b) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und vierrädrigen Wagen, bezw. Bezahlung der Fracht für das wirklich verladene Gewicht, mindest jedoch für das Ladegewicht, resp. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer des verwendeten achträdrigen Wagens	Bistritz a. H.	Oderberg			Verschieden						
			Wsetin	Wall.-Meseritsch transito				6. W. kr.	13·0	25·7			
			Wsetin bezw. vice versa	Weisskirchen L.B.				32·8	11·9	23·1			
		2. Möbel aus gebogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut und nach Classe 1 tarifirt werden, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und vierrädrigen Wagen	Wsetin	Czernotin-Keltsch				22·9					
			Czernotin-Keltsch	Weisskirchen L.B.				7·8					
							Verschieden						
							Im Rückvergütungswege						
							Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses						

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg: kr. ad a)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg: kr. ad b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2284	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Möbel aus gehogenem Holze, insoweit selbe als sperrigee Gut und nach Classe I tarifirt werden, bei Verladung in achträdrigen Wagen mit einem Ladegewichte bis zu 15000 kg	Bielitz	a) Wien Nordbahnhof transito b) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Bestimmung der Sendungen zum Exporte aus Oesterreich und Nachweisung desselben; Aufladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	36·3	88·3	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die achträdrigen Wagen mit einem Ladegewichte bis zu 15000 kg werden nicht obligatorisch, sondern nur nach Thunlichkeit beigestellt
				Bisenz-Pisek						32·5	34·5				
				Bistritz a/H.						48·6	50·6				
				Holleschau						45·8	47·8				
				Wall.-Meseritsch						55·4	57·4				
				Weisskirchen						55·1	57·1				
2285	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gehogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut und nach Classe I tarifirt werden, bei Verladung in achträdrigen Wagen mit einem Ladegewichte bis zu 15000 kg	Teschen K.F.N. oder K.O.B.	Wien Nord- oder Staatsbahnhof transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Bestimmung der Sendungen zum Exporte aus Oesterreich und Nachweisung desselben; Aufladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1890	Verschieden	75·4 kr.		Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die achträdrigen Wagen mit einem Ladegewichte bis zu 15000 kg werden nicht obligatorisch, sondern nur nach Thunlichkeit beigestellt
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito					77·4 kr.					
2286	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Möbel aus gehogenem Holze, als sperriges Gut	Bistritz a/H.	Oderberg	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr.	kr.		kr.	Im Kartirungswege		
									117·4	75·4		42·0			
				Wsetin	Oderberg				111·7	97·8		13·9			
				Wsetin	Granica				197·8	180·6		17·2			
2287	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oe.N.W.B.	Steine	Hořic	Prag (St.E.B. oder Oe.N.W.B.)	Die Ausladung der Steine in Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.) mit Benützung des Hebekrahnes von den Eisenbahnwagen auf die Strassenfuhrwerke hat durch die Arbeiter der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif-Theil I	Krahngebühr in Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.) pro 100 kg in Kreuzern				Im Kartirungswege		
									2	1		1			

Fortlaufende Nr.	2288	2289	2290	2291	2292
Die Publication erfolgt					
von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und in der Namen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
für Artikel	a) Getreide, Mehl und Mahlproducte	b) Getreide, Erbsen und Hirse	Güter der Classen II, A, B, C und des Specialtarifes 2	Erze	Roheisen
für die Transportstrecke: von	Gaya via Bisenz-Pisek	Göding via Bisenz-Pisek	Adamsthal loco	Rokyčsu	Mähr.-Ostrau
für die Transportstrecke: nach	Göding loco	Gaya loco	Königgrätz loco	Friedland *) / Ustron / Trzynietz	Kladno (Station) / Schönbrunn
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Auflieferung eines Minimal-Quantums von 5000 q.** Anfgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Anfgabe als Frachtgut unter Anfrechthaltung der für diese Güter allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Anfgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	**Auflieferung von mindestens 1000 t pro Versender während der Dauer des Zugeständnisses** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	Localtarife	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jännor 1893
Frachtsatz per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Besteht kein directer Frachtsatz	Besteht kein directer Frachtsatz	89·8 / 100·4 / 94·9	76·1 / 76·1
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg (Kreuzer)	15·0 / 15·0		72·0 kr.	66·7 / 77·1 / 74·9	75·0 *) / 75·0 *)
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg (Kreuzer)		Zehn Percent von den tarifmässigen Frachtsätzen		23·1 / 23·3 / 20·0	1·1 / 1·1
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	ad a) Original-Aufgabs-Recepisse resp. bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend; ad b) Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1895 vorzulegen	Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Aufgeber und Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1895			Anf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende Jänner 1895; dieselben werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen		Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss die Ueberfuhr der Sendungen vom Bahnhofe in Königgrätz resp. Adamsthal in eine Maschinenfabrik daselbst bahnämtlich bestätigt sein		*) Für Sendungen nach Baschka	Bei Nichteinhaltung nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung *) Exclusive der Einfahrtsgebühr in Kladno

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2293	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Inventarien, Banmateriale und Anerkstungs-Gegenstände	Wien (Oe.N.W.B., K.F.N.B. oder St.E.G.)	Tannwald und Reichenberg	Anfrechthaltung der für die fraglichen Artikel giltigen allgemeinen und speciellen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., resp. Tarif Theil II, Heft I, für den österr. Eisenbahn-Verband	Verschieden		30 pCt. Nachlass von den bestehenden officiellen Frachtsätzen, wobei jedoch den letzteren mindestens 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km verbleiben müssen	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1895	Die Frachtbriefe müssen die Adresse der Manipulation der Localbahn Gablonz-Reichenberg tragen, und die Sendungen müssen für den Bau der genannten Localbahn bestimmt sein	
2294	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mineralische Kohle	G a y a	Schlapanitz Austerlitz Butschowitz Nessowitz Brankowitz Bisenz Stadt Wessely a. d. March Ung.-Ostra Strassnitz Neudorf bei Ung.-Ostra Ung.-Hradisch Stadt Brünn	Anfgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Kreuzer 22·9 19·1 15·5 12·7 11·1 8·0 13·9 15·5 17·1 17·1 19·0 25·5	19·8 16·0 12·8 11·2 9·6 6·0 9·1 11·6 12·6 12·6 13·5 22·4	3·1 3·1 2·7 1·5 1·5 2·0 4·8 3·9 4·5 4·5 5·5 3·1	Im Kartirungswege			
2295	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Banmaterialien mit der Bestimmung zu den anlässlich der Lemberger Landes-Ausstellung 1894 auf dem Ausstellungsplatze herzustellenden Banten	L e m b e r g		Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagons	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 15. Jänner 1893	Verschieden	Frachtsätze des Ansnahme-Tarifes II	Verschieden	Im Kartirungswege		
2296	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Güter aller Art	Triest-S. Andrea Triest-Stadt k.k.St.B. Triest-Freihafen k.k.St.B. oder vice versa	Dignano	Aufgabe in jedem Gewichte bei Einhaltung der bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	Classe I 78 kr. Classe II 64 kr. Classe A 44 kr.	25 kr.	kr. 53 39 19	Im Kartirungswege		Die Aufgabe hat mittelst Frachtbriefe zu geschehen, welche auf das Ausstellungs-Comité als Absender und Empfänger lanten	

Fortlaufende Nr.	2297	2298
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Chromsaures Kali und Natron ale Frachtgnt	a) Kalk, gebrannt nnd Kalketeine
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	Hraetnigg	Nieder-Lindewiese
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke nach	Bludenz Bregenz Buchs Dornbirn Feldkirch Frastanz Götzis Hard-Fussach Hohenems Lanterach Lindau Stadt Lindau Rgrbh. Lustenau Mendeln Nenzing Rankweil Schaan-Vaduz Schwarzach St. Margrethen Strassenhaus	Ziegenhals traneit
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bei Anfgabe in vollen Wagenladnngen nnter Einhaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen ad a) müssen von Setzdorf stammen nnd mit directen nach oberschlesiechen nnd deutschen Stationen (exclnsive nach Sachsen) lautenden Frachtbriefen in Nieder-Lindewiese zur Anfgabe gebiacht werden. Die Sendnngen ad b) müssen nach Setzdorf bestimmt eein und nach dem bestehenden directen Tarife für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1892 bezw. den hiezn erschienenen Nachträgen, nach Nieder-Lindewieee abgefertigt werden
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bie auf Weiteres, längstene bie 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Weiteres, längstens hie Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Tarif für den Oberschleeisch-Mährisch-Oeeterr.-Schlesiechen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1892, bezw. der hiezu erechienenen Nachträge
Frachtsatz per 100 kg		11·1 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	kr. ö. W. 157·8 170·8 166·6 168·1 162·6 161·7 165·3 170·5 166·4 169·9 173·0 172·3 171·4 165·0 160·2 163·5 166·1 168·8 171·9 159·1	7·0 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		4·1 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirngewege	Im Rückvergütnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen anf die echliessende Firma ale Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche die Beetätignng dee Stationsvorstandes in Nieder-Lindewiese enthalten müssen, daes dio Transporte thatsächlich von Setzdorf nacb Nieder-Lindewiese zugeführt wnrden
Besondere Bemerkungen		Gegen auf die schliessende Firma ale Empfängerin lautende Fracbtbriefe, welche die Beetätignng dee Stationsvorstandes in Nieder-Lindewiese enthalten müesen, daes die betreffenden Kohleneendnngen thatsächlich nach Setzdorf weiter versendet wnrden

Der Nachlass von 4·1 kr. pro 100 kg wird nnr dann gewährt, wenn durch die Vorlage von auf die echliessende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate der Nachweis erbracht wird, dase mindestens das gleiche Qnantum Kalk nnd Kalksteine, von Setzdorf stammend, in der Station Nieder-Lindewiese enfgegeben wnide. Die geforderten Frachthelege sind epätestene bie Ende Febrnar 1895 vorzulegen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2299	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Petroleum in Fässern oder Cisternenwagen	Graz-Südbahnhof	Graz-Westbahnhof oder vice versa	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen von derlei Sendungen in Graz-Westbahnhof hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	6 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1895 vorzulegen sind	Nur giltig für Sendungen, welche in Graz-Westbahnhof auf Lager bezogen oder vom dortigen Lager expedirt werden
2300	St.E.G.	Betheiligten Bahnverwaltungen	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 137 vom 30. November 1893 sub Post Nr. 2132 für Güter aller Art, bei Aufgabe als Frachtgut im Verkehre zwischen Wien St.E.G. oder K.F.N.B. einerseits und den Budapester Bahnhöfen sowie der Station O-Buda filatori gát andererseits enthaltene Frachtsatz von 112·0 kr. per 100 kg findet unter denselben Modalitäten und Bedingungen sowie für die gleiche Zeitdauer auch im Verkehre mit der Station Budapest fővárosi közraktárak Anwendung												
2301	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Gilvács transit (für Sendungen von den Stationen der Nagykároly-Somkuter Localeisenbahn)	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Schwechat-Kledering, Stadlau oder Floridsdorf-Donaufeld Oderberg K.O.B. loco Oderberg transit Fiume Triest	Aufgabe von resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif Theil II, Heft 4; Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif Theil II, Heft 5; Ungar.-Adriatischer Verband, Theil II, Heft 1 und 2		kr. 85·0 91·0 81·0 109·0 128·0			Im Kartirungswege		Der Frachtsatz für Oderberg transit gilt nur für solche Sendungen, welche nach einer ausländischen Station oder nach einem Ehenmeschlagsplatze bestimmt sind und ist die Oderberger Ueberführsgebühr in denselben bereits enthalten
2302	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle und Coaks	Buschtéhrad Duby Alt-Kladno Neu-Kladno Kladno Strebichovic-Vinařic	Iglau Oe.N.W.B. via B.-Brod—Kolin	Zahlung der Fracht mindestens nach der Tragfähigkeit der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Directer Tarif vom 15. October 1886	57·6 kr.	41·6 kr.	16·0 kr.	Im Kartirungswege		
2303	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Für Sendungen roher Baumwolle bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, welche von deutschen Stationen auf Grund der im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seebafenverbande, Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. Juni 1890 (nebst Nachträgen) und Theil II, Heft 3 und 4, vom 15. October 1893 enthaltenen Frachtsätze nach den österr.-ungar. Verbandsstationen im directen Verkehre abgefertigt werden, gelangen während der Giltigkeitsdauer dieser Frachtsätze, spätestens aber bis Ende Juni 1894 die bei Anwendung der ab 1. November 1893 giltigen Ausnahmesätze für robe Baumwolle von den deutschen Nord- und Ostseebäfen nach den schlesischen Spinnereistationen in Halbstadt erreichbaren billigsten Umkartirungssätze im Rückvergütungswege zur Anwendung. — Die Liqnidirung der Differenzen erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bezw. der Dnplicat-Frachtbriefe (vergl. die zusätzliche Bestimmung 11 zu § 12 im Theile I, Abtheilung A, vom 1. Jänner 1893 für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits), welche Documente spätestens bis Ende September 1894 vorzulegen sind. — Hiedurch tritt die Verlautbarung im Verordnungs-Blatte Nr. 133 vom 21. November 1893 sub Post Nr. 2041 ausser Kraft.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg		
2304	**Buschtéhrader Eisenbahn**		Steinkohle als Frachtgut	Altkladno, Buschtéhrad, Duby, Kladno und Neukladno, Stationen der a. priv. Buschtéhrader Eisenbahn	Eger Franzensbad Tirschnitz Mostau Nebanitz Königsberg Maria Kulm Dassnitz Zieditz Falkenau a. d. Eger Klingenthal Ober-Graslitz Unter-Graslitz Annathal Rothau Bleistadt Hartenberg Davidsthal Weipert Schmiedeberg Kupferberg Reitzenhain Sebastiansberg Krima Neudorf	Einhaltung der Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localgütertarif Theil II vom 1. Juni 1887 nebst Nachtrag 1—5 (Ausnahmetarif I)	Kreuzer österr. Währ. 36·1 36·1 35·7 35·3 34·9 34·3 33·5 33·2 36·1 35·7 35·5 35·3 34·6 34·1 33·3 33·1 31·6 30·4 30·2 29·3 28·5	32·6 32·6 32·6 32·6 32·6 32·6 32·6 32·6 32·6 32·6 32·6 32·6 32·6 32·6 32·6 30·0 30·0 30·0 27·6 27·6 27·6	3·5 3·5 3·1 2·7 2·3 1·7 0·9 0·6 3·5 3·1 2·9 2·7 2·0 1·5 0·7 3·1 1·6 0·4 2·6 1·7 0·9	Rückvergütung	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen längstens bis 28. Februar 1895; diesselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
2305	**Buschtéhrader Eisenbahn**		Steinkohle als Frachtgut	Altkladno, Buschtéhrad, Duby, Kladno und Neukladno, Stationen der a. priv. Buschtéhrader Eisenbahn	Sachsen und Norddeutschland	**Mindestverfrachtung von 4000 Tonnen** durch einen und denselben Versender innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses. Einhaltung der Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Böhmisch-Sächsischer Kohlentarif vom 10. September 1892 sammt Anhang und Nachträgen. Böhmisch - Norddeutscher Kohlentarif vom 1. October 1892 sammt Nachträgen	Frachtsätze für Altkladno laut vorgenannter Tarife	Frachtsätze für Lužna Lischan laut vorgenannter Tarife, erhöht um 4 Mark, bezw. (bei Voitersreuth) 2·4 Gulden für 10000 kg	Unterschied zwischen den Frachtsätzen für Altkladno und den um 4 Mark, bezw. 2·4 Gulden für 10000 kg erhöhten Frachtsätzen für Lužna Lischan	Rückvergütung	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen längstens bis 28. Februar 1895; dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
2306	**Buschtéhrader Eisenbahn**		Steinkohle als Frachtgut	Altkladno, Buschtéhrad, Duby und Neukladno, Stationen der a. priv. Buschtéhrader Eisenbahn	Krupa loco und transit (für Sendungen nach Herrndorf, Kolleschowitz und Kroschau)	**Mindestverfrachtung von 3000 Tonnen** durch einen und denselben Versender innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses. Einhaltung der Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Localgütertarif Theil II vom 1. Juni 1887 sammt Nachtrag I—V (Ausnahmetarif I)	Kreuzer ö. W. 16·5	15·2	1·3	Rückvergütung	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen längstens bis 28. Februar 1895; dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
2307	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Kohle, Coaks und Steinkohlenbriquettes	Schwadowitz-Eipel	Königinhof	Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes I des citirten Tarifes	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	18·3 kr. ö. W. Noten	16·8 kr. ö. W. Noten	1·5 kr. ö. W. Noten	Im Kartirungswege		
2308	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		K o h l e	Weigsdorf	Seidenberg	Unter Anfrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes I des citirten Localtarifes	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	7·6 kr. ö. W. Noten	5·6 kr. ö. W. Noten	2·0 kr. ö. W. Noten	Im Kartirungswege		
2309	**Südbahn-Gesellschaft**		Geflügel, lebendes als Frachtgut in Wagenladungen	Zágráb (Agram)	Kufstein	Unter Anfrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes IV. Frachtbriefe müssen nach München adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif (Ausnahmetarif IVd)	1795 Heller pro m² Ladefläche inclus. 5% ungar. Transportsteuer	1600 Heller pro m² Ladefläche inclus. 5% ungar. Transportsteuer	195 Heller pro m² Ladefläche	Im Kartirungswege		
2310	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oele, mineralische der Position O—7 des Tarif-Theiles I, in Fässern oder Kisten, sowie in Cisternenwagen	Triest-Südbahn Fiume	Bečhovic	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief, unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Nordösterr.-ungar. Eisenbahn-Verband vom 1. Januar 1892. Das Füllen und Entleeren der Cisternenwagen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 158 178			Im Kartirungswege		
2311	**Südbahn-Gesellschaft**		Tabakmehl und Rauchtabak (auch Rauchtabakgespinste), in Säcken verpackt	Kanizsa	Radkersburg	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	223 Heller incl. ungar. Steuer	167 Heller incl. ungar. Steuer	56 Heller	Im Kartirungswege		
2312	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Schwefel, roh	Triest-Südbahn Freihafen S.B. S. Andrea Freihafen k.k.St.B. Fiume	Heinrichsthal	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenstehenden Tarifes	Vom 1. Januar 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband vom 1. Januar 1892	Kreuzer ö. W. 170 189	158 177	12 12	Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 141. Wien, 12. December 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige mit elektrischer Kraft und Dampf zu betreibende Localbahn von der Haltestelle Markersdorf a/d. Pielach der k. k. Staatsbahnen nach Maria-Zell.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ingenieur Fritz Treu in Melk a/d. Donau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige mit elektrischer Kraft und Dampf zu betreibende Localbahn von der Haltestelle Markersdorf a/d. Pielach der k. k. Staatsbahnen über Ober-Grafendorf und Kirchberg a/d. Pielach durch das Nattersbach- und Treflingbachthal in das Erlaufthal und über Mittersbach nach Maria-Zell im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 5. November 1893. Z. 57.738.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von Urfahr auf den Pöstlingberg bei Linz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ingenieur Josef Urbański in Linz im Vereine mit der Bauunternehmung Ritschl & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von Urfahr auf den Pöstlingberg bei Linz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 18. November 1893. Z. 55.867.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Auscha über Graber nach Böhm.-Leipa mit einer eventuellen Fortsetzung von Böhm.-Leipa nach Reichenberg.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Verwaltungsrathe der Actiengesellschaft Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der gesellschaftlichen Station Auscha ausgehende Localbahn über Graber und Neugarten nach Böhm.-Leipa mit einer unter Einbeziehung der bestehenden Localbahn Böhm-Leipa—Reichstadt herzustellenden Fortsetzung über Lindenau nach Gabel und von da entweder über Ringelshain, Pankratz, Schönbach, Christofsgrund und Johannesthal oder über Seifersdorf, Kriesdorf und Hanichen nach Reichenberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von neun Monaten ertheilt.

Wien, am 21. November 1893. Z. 57 507.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 2. December 1893, betreffend die Einrechnung von Zuschlagsfristen für die Steiermärkischen Landesbahnen.

Das k. k. Handelsministerium hat mit Erlass vom 2. December 1893, Z. 59.174, gestattet, dass für Güter, welche von der schmalspurigen Localbahn Kapfenberg — Seebach-Au auf die anschliessende Hauptbahn oder umgekehrt mit directen Frachtbriefen übergehen, ebenso, wie es bezüglich der Localbahnen Pöltschach-Gonobitz und Preding-Wieselsdorf — Stainz mit dem Erlasse vom 25. October 1892, Z. 51.157, bewilligt wurde, eine Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferzeit von 24 Stunden eingerechnet werde.

Wien, am 2. December 1893. Z. 59.174.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 25. November 1893, Z. 23.365 an die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen, betreffend die rechtzeitige Vorlage der Schleppbahn-Ausweise.

Unter Bezugnahme auf das hierämtliche, an sämmtliche Bahnverwaltungen ergangene Schreiben vom 21. Februar 1877, Z. 2056/I, laut welchem mit Beginn eines jeden Jahres, längstens aber bis 15. Jänner, ein Ausweis über alle im dortseitigen oder im selbstständigen Betriebe benachbarter industrieller Etablissements stehenden Schleppbahnen, belegt mit den Plänen der im Laufe des verflossenen Kalenderjahres zugewachsenen oder ausser Betrieb gesetzten derartigen Geleiseanlagen, anher vorzulegen ist, wird die geehrte Verwaltung verständigt, dass mit Rücksicht auf den vom hohen k. k. Handelsministerium normirten Vorlagstermin für das gesammte Schleppbahnoperat, der obenbezeichnete, der geehrten Verwaltung gestellte Einsendungstermin für die in Rede stehende Eingabe als ein äusserster zu betrachten ist, und dass es h. a. als sehr wünschenswerth bezeichnet werden muss, die bezügliche Vorlage, womöglich noch vor der genannten Frist, zu erhalten.

Die geehrte Verwaltung wird eingeladen, die zu diesem Zwecke nöthigen Verfügungen treffen zu wollen.

Wien, am 25. November 1893.

Lilienau m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 4. December 1893, Z. 23.557/II, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischen Privateisenbahnen, betreffend die gesundheitsschädliche Ueberheizung von Personenwagen.

Auf Grund von durch hierämtliche Organe wiederholt gemachten Wahrnehmungen und auch Seitens des reisenden Publicums hier vorgebrachten Klagen, betreffend die vielfach vorkommende gesundheitsschädliche Ueberheizung von Personenwagen, wird die geehrte Verwaltung aufgefordert, dem betreffenden Personale den hierseitigen Erlass Z. 19.266/II vom 24. December 1889 *), und zwar insbesondere auch die Bestimmungen desselben rücksichtlich einer der Aussentemperatur möglichst anzupassenden Dampfentnahme von der Locomotive oder den Kesselwagen bei Dampfheizungen, sowie einer jeweils entsprechenden Füllung der Heizkörbe, bezw. der Oefen bei Briquettes- und Ofenheizungen, in Erinnerung zu bringen, und die Befolgung dieser Vorschriften strengstens überwachen zu lassen.

Ueber das Verfügte wolle berichtet werden.

Wien, am 4. December 1893.

Lilienau m. p.

*) H.-M.-Vrdgs.-Bl. Nr. 1 vom 2. Jänner 1890.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 248. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. December stellen die Abgeordneten Tausche und Genossen einen Dringlichkeitsantrag auf Herabsetzung der Frachttarife für Stroh und Heu bei dem Transporte in die Nothstandsgebiete in Böhmen auf die Hälfte.

Nachdem Abg. Tausche die Dringlichkeit seines Antrages begründet, wird dieselbe angenommen.

Der Antragsteller Abg. Tausche begründet hierauf das Meritorische seines Antrages und richtet schliesslich an das Haus die Bitte, es wolle beschliessen: „Es sei das Handelsministerium aufzufordern

a) auf den k. k. Staatsbahnen nach allen Destinationen des Nothstandsgebietes von Böhmen für Heu- und Strohsendungen den Frachtsatz von 10 kr. per Wagen-Kilometer auf 5 kr. herabzusetzen, sowie bei den Verwaltungen der Privatbahnen eine gleiche Herabsetzung auf die Hälfte zu veranlassen;

b) bei Verladung von losem Heu und Stroh diesen ermässigten Frachtsatz, jedoch nur für das faktische Ladegewicht, zu gewähren, beziehungsweise veranlassen zu wollen."

In formeller Beziehung wird beantragt, diesen Dringlichkeitsantrag dem Budget-Ausschusse zuzuweisen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von Tirschnitz oder Franzensbad über Wildstein nach Schönbach. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 16. November die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich des von dem Comité der Interessenten vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Tirschnitz oder Franzensbad der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn über Wildstein nach Schönbach im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten.

[H.-M.-Z. 54.541 ex 1893.]

Project für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Bludenz nach Schruns. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 22. November die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, bezüglich des von der Firma Siemens & Halske in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Bludenz nach Schruns in Vorarlberg im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 53.189.]

Projectirte Localbahn von Strakonitz über Blatna nach Březnitz. (Trassengenehmigung.) Mit Rücksicht auf das Ergebniss der in der Zeit vom 18. bis 20. Mai und vom 24. bis 25. August durchgeführten Trassenrevisionen über die projectirten Eisenbahnverbindungen von Strakonitz über Blatna, nach Březnitz und von Strakonitz über Blatna, Schlüsselburg und Rožmital nach Přibram hat das k. k. Handelsministerium die Trassenführuug der projectirten Localbahn von Strakonitz über Blatna nach Březnitz innerhalb der Theilstrecke Strakonitz-Blatna auf Grundlage des der commissionellen Amtshandluug vorgelegenen Projectes, hinsichtlich der Theilstrecke Blatna-Březnitz im Sinne des mit der Eingabe des Comités für das Zustandekommen der letztgenannten projectirten Localbahn vom 10. September vorgelegten, nach Massgabe des Ergebnisses der Trassenrevision modificirten Projectes, nach welchem die Trassenführung von Blatna ab über Bělcic nach Březuitz in Antrag gebracht wurde, unter Gutheissuug der Commissionsanträge mit der Massgabe genehmigt, dass dieselbe nunmehr als Grundlage für die eventuellen weiteren Verhandlungen in Absicht auf die Sicherstellung des intendirten Bahnprojectes und für die seinerzeitige Ausarbeitung des Detailprojectes zu dienen hat. Dem genannten Comité wurde weiters die Verpflichtung auferlegt, im Falle der Ausführung des gedachten Bahnprojectes auch die Flügelbahneu von Blatna bis Schlüsselburg eventuell bis Nepomuk und von Březnitz bis Rožmital zur Ausführung zu bringen und sich diesbezüglich mit den Concessionswerbern für die Localbahn Blatna-Rožmital-Přibram ins Einvernehmen zu setzen. Die Concessionswerber wurden auch in Kenntniss gesetzt, dass das Handelsministerium keinen Anstand nehmen wird, die Verhandlungen wegen Festsetzung der Concessionsbedinguisse für die projectirte Localbahn und deren Abzweigungeu einzuleiten, sobald die betreffenden Vorlagen und Nachweisungen beigebracht und das genannte Comité in der Lage sein wird, die gesicherte Geldbeschaffung für das intendirte Bahnunternehmen nachzuweisen. [H.-M.-Z. 34.048 ex 1892.]

Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz. (Aufstellung eines Dampfmotors in der oberen Station am Grazer Schlossberg.) Die Unternehmung hat in theilweiser Abänderung des Abschnittes I, Punkt 6, Al. 1, der als Bestaudtheil der Concession zum Baue und Betriebe einer Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz vom 19. März 1893, Z. 4281, festgesetzteu techuischen Concessions-Bedingnisse für den Bau und die Ausrüstung der genannten Drahtseilbahn, im Principe die Bewilligung erhalten, als bewegende Kraft nebst dem in Aussicht genommenen Wasserübergewichte behufs aushilfsweiser Dienstleistung auch einen stabilen Dampfmotor in der oberen Station am Grazer Schlossberge, uuter Einhaltung der vom Grazer Gemeinderathe gestellten Bedingungen, zur Anwendung zu bringen. [13. November, Z. 54.177.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag — Moldau: Schleppbahn zur Brüxer Zuckerfabrik: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Brüx hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für eine von der Station Brüx zur Brüxer Zuckerfabrik führenden Schleppbahn für den 12. December anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 23.425.]

Localbahn Baden - Vöslau. (Varianten-Projecte: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich der Projecte des Ingenieurs Franz Fischer für die Varianten km 0·0—0·5 und km 5·1/2 bis Ende der obgeuannten Localbahn für den 14. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 23.315.]

Kremsthalbahn. (Linie Unterrohr—Bad-Hall: Aufstellung einer Kohlenhütte in Bad Hall.) In der Station Bad Hall wird für Zwecke des Stationsvorstandes eine Kohlenhütte aufgestellt. [15. November, Z. 60.552.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Schleppgeleise von km 0·797 zur Feigenkaffeefabrik der Firma Andrä Hofer.) Auf Grund des Ergebnisses der am 11. September durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung eines 0·0672 km langen Schleppgeleises von km 0·797 der Strecke Karolinenbrücke—Parsch zur Feigenkaffeefabrik der Firma Andrä Hofer der Bauconsens ertheilt. [21. November, Z. 61.737.]

Standing - Stramberger Localbahn. (Ladegeleise sammt Brückenwaage und Zufahrtsstrasse in der Station Stramberg: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung eines von der Station Stramberg abzweigenden Ladegeleises sammt Brückenwaage, und einer das currente Localbahngeleise vor dem Einfahrtswechsel der Station kreuzenden Zufahrtsstrasse für den 12. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 23.772.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Haltestelle „Bilin Stadt“.) Am 15. December wird die Haltestelle „Bilin Stadt“ bei km 242·1535 zwischen der Haltestelle Sauerbrunn und der Station Bilin der Strecke Pilsen—Dux für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst.

Steiermärkische Landesbahnen. (Localbahn Kapfenberg—Seebach - Au: Betriebsconsens - Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung wurde für die Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au der Betriebsconsens ab 9. December ex commissione ertheilt. [Z. 64.679.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Ausrüstung der Verkehrsdienst leistenden Organe mit Signalmitteln.) Die Verwaltung der Buschtěhrader Eisenbahn hat mittelst eines im October hinausgegebenen Circulares beanständet, dass in einigen Stationen die Verkehrsdienst leistenden Organe bei ihren dienstlichen Verrichtungen auf dem Stationsplatze während der Dunkelheit die Mitnahme einer Handlaterne unterlassen. Die Bahnverwaltung bezeichnet dies als einen instructionswidrigen Vorgang, welcher nicht nur geeignet erscheint, die persönliche Sicherheit des betreffenden Eisenbahnbediensteten in hohem Grade zu gefährden, sondern auch mit dem Begriffe einer zuverlässigen und exacten Dienstleistung seitens aller bei der Abwicklung des Verkehrs thätigen Organe, insbesondere während der Nachtzeit, unvereinbar ist, weil der in kritischen Momenten in erster Reihe zum thätigen Eingreifen berufene Beamte die erforderlichen Signale nicht unverzüglich geben kann oder sich wegen mangelnder Orientirung ausser Lage befindet, bestimmend eingreifen zu können. Weiters soll auch das in Rede stehende Signalmittel dazu dienen, dem Personale die Anwesenheit, beziehungsweise den Standort des Verkehrsdienst habenden Beamten auf dem Platze bei Nacht zu kennzeichnen. Die genannte Bahnverwaltung hat daher die gewiss sehr vortheilhafte Anordnung getroffen, dass in jeder Station der Diensthabende während der Ausübung des Verkehrsdienstes auf dem Stationsplatze mit einer Signalpfeife und zur Beleuchtungszeit, insbesondere bei den Lastzügen, auch mit einer beleuchteten Handlaterne versehen sein muss. [G.-I.-Z. 22.615.]

Druckfehlerberichtigung. In der Notiz „Eisenbahn-Frachtbriefe“ in Nr. 140 soll es auf Seite 2258 in der 10. Zeile von oben lauten: „unter Einhebung der Blanquettgebühr von **„0·5“ kr.** (statt 5 kr.)

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes über die Verwaltungsgerichte.) Der kgl. Ungar. Ministerpräsident hat am 28. November der Legislative den Gesetz-Entwurf über einzusetzende Verwaltungsgerichte vorgelegt. Der 2. Abschuitt des zweiten Theiles (Wirkungskreis der Verwaltungsgerichte) Titel IX dieses Gesetz-Entwurfes, welcher in den § 96, 97 und 98 die Behandlung von Rechtsfragen in Eisenbahn-Angelegenheiten behandelt, lautet:

§ 96. Gegen den Bescheid des Verwaltungs-Ausschusses, welcher sich auf strittige Fragen bezieht, die bezüglich der Anwendung der das Verhalten des Publicums betreffenden §§ 93—100 des Eisenbahn-Betriebsreglements einerseits zwischen den mit der Ueberwachung dieser Angelegenheiten betrauten (E.-Btr.-Regl. § 101) Gemeinde- oder behördlichen Organen, andererseits zwischen dem durch § 102 des Eisenbahn-Betriebsreglements mit betriebspolizeilicher Gewalt bekleideten Eisenbahn-Betriebspersonal auftaucheu.

§ 97. Gegen die Entscheidung des Handelsministers, mit welcher er

1. im Falle der innerhalb des im Gesetz (XXX: 1880, § 2; G.-A. IV: 1888, § 2) und in der Concessionsurkunde bestimmten Terrains vorzunehmenden staatlichen Ablösung der Vicinalbahnen, die der Eisenbahnunternehmung zu bezahlende Ablösungssumme, bezw. die Ablösungsrente dem Gesetze und der Concessionsurkunde entgegen feststellt;

2. für den Fall des Heimfalles der Eisenbahn hinsichtlich der Feststellung des dem concessionirten Unternehmen im Sinne der bestehenden Normen und der Concessionsurkunde zukommenden Capitals und sonstiger Beträge den erwähnten Bestimmungen entgegen entscheidet, oder aber die Begleichung der dem Eisenbahnunternehmen gebührenden Forderungen verweigert;
3. die im § 85 des Eisenbahn-Betriebsreglements enthaltenen Ordnungs- und Disciplinarstrafen hinsichtlich der Direction der Eisenbahnunternehmung oder hinsichtlich einzelner Mitglieder der Direction dem Gesetze und der Norm entgegen anwendet;
4. die Bedingungen der Postbeförderung entgegen dem Ge-Gesetze (P. b) § 4, G.-A. IV: 1888) und der Concessionsurkunde festsetzt:
5. ohne jede gesetzliche Basis einen solchen Tarif einführt, welcher mit den von dem Concessionsbesitzer auf Grund der Concessionsurkunde erworbenen Rechten kollidirt;
6. in Ermangelung einer im Gesetze enthaltenen Ermächtigung die belastenden Verfügungen eines späteren Gesetzes auf eine früher concessionirte Eisenbahn ausdehnt, oder entgegen den Bestimmungen des Gesetzes die Anwendung der günstigen Verfügungen eines späteren Gesetzes an eine früher concessionirte Eisenbahn verweigert.

§ 98. Das Verfahren vor dem Verwaltungsgerichte ist ferner zulässig in dem Falle, wenn eine Eisenbahn zur Zeit eines Belagerungszustandes oder Krieges im Sinne des § 70 des Betriebsreglements durch die Militärbehörden ganz oder zum Theil zu Militärzwecken benützt, oder der Bahnbetrieb im Ganzen oder theilweise eingestellt wird, in der hinsichtlich der unter diesem Titel zu zahlenden Entschädigung auftauchenden strittigen Frage.

Dem Motivenberichte ist auch eine tabellarische Zusammenstellung der gesammten behördlichen Instanzen hinsichtlich der in den Wirkungskreis der Verwaltungsgerichte gewiesenen Angelegenheiten beigezogen, um nachzuweisen, wie sich dieselben jetzt, und wie sie sich laut den Bestimmungen des Gesetzentwurfes gestalten.

Eisenbahn-Projecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der königl. ungar. Handelsminister hat die seinerzeit mit Erlass vom 1. März 1892, Z. 13.450, dem Obergespan Michael Zsilinszky im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine in Fortsetzung der vor Kurzem eröffneten Localbahn Szentes — Szegvár — Hódmező-Vásárhely (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 127) von deren Endstation Hódmező-Vásárhely, gemeinsamen Station der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein) —Eszék— Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen, abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Földéak in der Station Makó mit der Linie Szeged—Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 36 ex 1892), mit Erlass vom 15. November 1893, neuerdings auf die Dauer eines Jahres verlängert.

Projectirte Localbahn Kapuvár — Bánfolvi. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Comitate Vas (Eisenburg) und Sopron (Oedenburg) haben in einer nach Kis-Czell einberufenen Conferenz den Beschluss gefasst, den Bau einer von der Station Kapuvár der Linie Györ (Raab)— Sopron (Oedenburg) —Ebenfurt abzweigenden Localbahn moralisch und finanziell zu fördern und in Würdigung der volkswirthschaftlichen Bedeutung dieser Linie für die von ihr berührten Bezirke 200.000 fl. beizutragen.

Internationaler Congress der Eisenbahn-Verwaltungen in Budapest. (Schluss der Berathungen.) Der unter Vorsitz der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen in Angelegenheit der „Erzielung rascher Förderung des Transportes von, dem Verderben ausgesetzten Waaren“ (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 136) hat am 27. November seine Berathungen beendet. Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat auf der im Monat Juni d. J. in London abgehaltenen internationalen Fahrplanconferenz den Antrag auf Einführung directer internationaler Eil-Lastzüge gestellt, welche ausschliesslich dazu bestimmt sein werden, im Sinne der zu treffenden Vereinbarungen, dem raschen Verderben unterliegende Frachtgüter, namentlich frisches Fleisch, geschlachtetes Geflügel, Wild, Eier, Obst u. s. f. in schnellerer Weise als bisher, selbst auf grosse Entfernungen zu befördern, nachdem der beschleunigte Transport von derlei Waaren im Bereiche internationaler Relationen, von allgemeiner, nationalökonomischer Bedeutung ist.

Der Antrag wurde damals angenommen und die Ungar. Staatsbahnen mit dem Mandate betraut, die Durchführung des Beschlusses zu veranlassen. Im Sinne dieses Auftrages wurden nun die interessirten Verwaltungen zu einer internationalen Conferenz eingeladen, an welcher die Vertreter der Preussischen, Bayerischen, Sächsischen, Oesterreichischen, Holländischen und Belgischen Bahnen theilgenommen haben, während die Schweizerischen und Französischen Bahnverwaltungen ihre principielle Geneigtheit schriftlich erklärten und die nothwendigen Daten einsendeten.

In der That hat die internationale Conferenz zu einem positiven Resultat geführt, indem die Einführung directer internationaler Eil-Lastzüge zur Beförderung der dem schnellen Verderben unterliegenden Güter beschlossen wurde und werden diese Züge spätestens mit dem Sommer-Fahrplan 1894, also am 1. Mai ins Leben treten. Dieser Beschluss kam nahezu einstimmig zu Stande, da sich ein ernster Einspruch von keiner Seite erhob.

Die Pensionsfonds der Ungar. Eisenbahnen. (Vermögensstand.) Der „Vasuti és közlekedésy Közlöny“ Nr. 138 und dessen darauffolgende Nummern veröffentlichten einen ausführlichen Bericht über den Vermögensstand der Pensions-Institute der in Ungarn betriebenen öffentlichen Eisenbahnen. Diesem zu Folge verfügten die Pensions-Instituts dieser Bahnen mit Ende 1892 über folgendes Vermögen: Kgl. Ungar. Staatsbahnen fl. 10,486.526, Fünfkirchen-Barcser Bahn fl. 111.472, Kaschau-Oderberger Bahn ungar. Theil fl. 951.443, Raab-Ebenfurter Bahn fl. 117.985, Arad-Csanáder Bahnen fl. 361.609, Szamosthalbahn fl. 91.595, Südbahn ungar. Theil fl. 2,520.010, demnach zusammen 14,640.640 Gulden. Die Fonds haben im verflossenen Jahre zugenommen mit Ausnahme desjenigen der Ungar. Staatsbahnen, welcher ein Deficit von 48.380 Gulden hatte. Das Pensions-Institut der Ungar. Staatsbahnen hatte folgende Einnahmen: Mitgliederbeiträge fl. 595.138. Regierungsbeitrag fl. 347.555, Zinsen fl. 130.992, Ertrag der Immobilien fl. 267.597, diverse Einnahmen fl. 78.632, demnach insgesammt fl. 1,419.916. Die Ausgaben betrugen dagegen für Pensionen fl. 1,292.678, für Abfertigungen fl. 15.256, für Diverse fl. 160.361 darunter Beitrag zum Pensionsfond der Oesterr.-Ungar. Staatsbahn fl. 125.292, demnach zusammen fl. 1,468.296. Das Deficit betrug fl. 48.380, resp. wenn die das Vorjahr belastende Summe in Betracht gezogen wird, nur 22.066 Gulden. Die Zahl der Mitglieder des Institut betrug Ende des Jahres 16.703, und waren zur selben Zeit Pensionen im Betrage von fl. 1,508.054 flüssig gemacht, so dass sich pro 1893 ein grösserer Bedarf und demnach auch ein grösseres Deficit ergeben dürfte. Bemerkenswerth erscheint es, dass die in Immobilien investirten Capitalien des Pensionsfonds im Betrage von fl. 7,948.324 einen durchschnittlichen Ertrag von nicht mehr als 3·36 pCt. lieferten. Dieses schwache Erträgniss erklärt auch zum Theile das Deficit des Fonds.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Bederkesa nach Neuland oder Wischhafen.) Einem in Hemmoor a. Oste zusammengetretenen Comité ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Bederkesa nach Neuland oder Wischhafen ertheilt worden.

Schweiz. (Nachtrag zu dem Reglement und Tarif für die Miethe besonderer Personenwagen.) Zum schweizerischen Reglement und Tarif vom 1. April 1885 für die Miethe besonderer Personenwagen tritt mit 15. December der Nachtrag II in Kraft.

— (Nachtrag zu dem Reglement und Tarif für die Beförderung von Expressgut.) Mit 15. December tritt zum Reglement und Tarif für die Beförderung von Expressgut auf den schweizerischen Eisenbahnen vom 1. December 1892 der Nachtrag II in Kraft; derselbe enthält Bestimmungen für den Verkehr der Schmalspurbahn Yverdon-Ste. Croix.

— (Nachträge zu den Anhängen des Ausnahmetarifes für Getreide ab Romanshorn und Rorschach.) Zu den Anhängen des Ausnahmetarifes Nr. 6 für Getreide vom 1. April 1891, enthaltend die Taxen für Romanshorn und Rorschach, tritt mit 15. December je ein Nachtrag IV in Kraft. Diese Nachträge enthalten neue, beziehungsweise berichtigte Taxen für die Stationen Au (Zürich) der Nordostbahn und Gordola-Val Verzasca der Gotthardbahn, für die Thunerseebahn und Bödelibahn, ferner einige anderweitige Aenderungen und Ergänzungen.

— (Fristerstreckung zur Einreichung der Vorlagen für die elektrische Bahn Aigle-Leysin.) Die im Artikel 5 der Concession für eine elektrische Bahn (theilweise Strassenbahn) von Aigle nach Leysin vom 24. Juni 1892 festgesetzte Frist für die Einreichung der vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft wurde bis zum 24. Juni 1895 verlängert.

— (Fristerstreckung zur Einreichung der Vorlagen für die Eisenbahn Spiez-Erlenbach.) Die im Artikel 5 der Concession für eine Eisenbahn von Spiez über Wimmis nach Erlenbach vom 27. Juni 1890 festgesetzte und durch Bundesrathsbeschluss vom 28. Juni 1892 erstreckte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten der Gesellschaft, wurde bis zum 27. Juni 1895 verlängert.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 11. bis zum 17. December.)

Adriatischer Dienst.

12. Decemb., um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Mariani, nach Venedig.
13. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
14. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän B. Cebol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
14. „ um 11 Nachts, Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Craglietto, nach Venedig.
15. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.
16. „ 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Mariani, nach Venedig.
17. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän A. Persich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

12. Decemb., um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Tebe", Capitän A. Martinolich, nach Smyrna, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi, Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.
13. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Saturno", Capitän G. Verona, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Varna und Burgas.
15. „ zu Mittag: Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
16. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Venus", Capitän A. Privileggio, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi und Dardanellen. Ueberschiffung in Constantinopel nach Odessa, Ineboli, Samsun und Kerasund auf eigene, und nach Trapezunt auf fremde Dampfer.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Marq. Bacquehem", Capitän G. Walluschnig, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Krankencassen der Oesterr. Privateisenbahnen. (Statistische Nachweisungen.) Die Gesammtzahl der Krankencassen der Oesterr. Privateisenbahnen belief sich mit Ende 1892 auf 27 Cassen. Die Gesammt-Einnahmen derselben im Jahre 1892 betrugen 773.830 fl., 38 kr. (gegen 840.787 fl. 42½ kr. im Vorjahre), während sich die Gesammt-Ausgaben pro 1892 auf 648.167 fl. 41 kr. (gegen 627.143 fl. 59½ kr. im Vorjahre) beliefen. Die Differenz in den Einnahmen rührt vorzugsweise daher, dass die Krankencasse der Galizischen Carl Ludwig-Bahn in Folge Verstaatlichung dieser Bahn durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen übernommen wurde. Die Gesammtzahl der bei den Krankencassen der Oesterr. Privateisenbahnen versicherten Mitglieder betrug mit Ende 1892 64.791, darunter 866 Franen (gegen 73 966 mit Ende 1891); die Zahl der Erkrankungsfälle betrug im Berichtsjahre 33.417 (gegen 47.027), jene der Todesfälle 602 (gegen 778). Von der Versicherungspflicht befreit waren mit Ende 1892 9.567 (gegen 9.777) Personen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 10·722 km lange Strecke Rentwertshausen—Römhild der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, sowie die 6·6 km lange Strecke Stupno-Břas—Radnitz der k. k. priv. Böhm. Westbahn, von denen die erstbezeichnete Strecke am 25. November, die andere am 1. December dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro November 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	9617·69	2483·01	3181·53	8919·17
Roggen	2222·82	714·81	1223·57	1714·06
Gerste	416·06	1640·91	889·10	1167·87
Hafer	517·87	607·70	510·36	615·21
Mais	2672·62	400·00	1090·06	1982·56
Mehl	730·39	408·00	267·76	870·63
Wein	7264·65	225·21	437·41	7052·45
Verschiedenes	2127·29	3634·29	3350·40	2411·18
Zusammen	25569·39	10113·93	10950·19	24733·13
Versicherungswerth fl.	438.720·—	50.250·—	70.460·—	418.510·—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	46	15	19	42
Versicherungswerth	237.840	97.520	101.930	233.430
Abgesondert übertragene Warrants, St.	4	—	3	1
Versicherungswerth	8.875	—	5475	3.400
Lombardbetrag	3.500	—	1900	1.600

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat November 1893.)

Artikel	Lager am 1. November	Eingang	Ausgang	Lager am 30. November
	Metercentner			
Weizen	1729	1040	716	2053
Roggen	624	730	382	972
Gerste	783	1600	1374	1009
Hafer	4040	10300	7559	6781
Malz	627	770	812	585
Mais	1780	950	1421	1309
Diverse	4890	1998	4531	2357
Total	14473	17388	16795	15066

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	November 1893				November 1892			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	423.779	226.404	229.585	420.598	372.213	176.627	164.126	384.714
Darunter:								
Weizen	65.830	29.424	31.571	63.683	51.421	44.443	29.914	65.950
Roggen	91.392	9.628	17.624	83.396	27.877	22.205	19.488	30.594
Gerste	109.606	67.873	63.155	114.324	53.902	20.488	19.312	55.078
Hafer	44.776	45.148	26.095	63.829	71.768	26.680	19.233	79.215
Mais	33.799	56.113	68.199	21.713	76.144	37.630	46.827	66.947
Hirse	6.719	494	1.077	6.136	8.488	1.124	1.261	8.351
Bohnen	12.571	5.709	6.811	11.469	20.602	7.576	7.614	20.564
Erbsen	1.622	74	568	1.128	474	1.519	646	1.347
Malz	2.021	101	21	2.101	2.912	100	431	2.581
Raps	16.116	1.497	2.166	15.447	22.976	600	3.787	19.789
Hanfsamen	187	711	193	705	280	640	725	195
Wicken	776	797	904	669	1.874	1.268	1.034	2.108
Mehl	17.014	4.221	3.954	17.281	3.932	2.024	3.144	2.812
Kleie	1.603	1.000	583	2.020	4.714	1.353	1.549	4.518
	404.032	222.790	222.921	403.901	347.364	167.650	154.965	360.049
Spiritus	1.864	—	983	881	5.340	—	—	5.340
Zucker	269	—	186	83	2.037	2.079	1.008	3.108
Wein	5.304	529	1.015	4.818	5.060	878	1.442	4.496
Oele und Fette	854	207	335	726	2.691	183	1.185	1.680
Sonstige Waaren	11.456	2.878	4.145	10.189	9.721	5.837	5.526	10.032
Mittlere Tagesbewegung	19.000 Meter-Centner				14.198 Meter-Centner			
Versicherungswerth fl.	3,924.110	1,116.740	1,218.340	3,822.510	3,366.090	1,068.590	1,008.540	3,426.140

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine Stück	95	57	24	128	99	36	24	111
Versicherungswerth fl.	564.480·—	269.630·—	118.700·—	715.410·—	493.060·—	341.190·—	149.220·—	685.030·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants Stück	19	4	7	16	24	10	12	22
Versicherungswerth fl.	97.600·—	28.700·—	44.300·—	82.000·—	161.190·—	47.400·—	75.240·—	133.350·—
Lombardbetrag fl.	59.525·—	17·650·—	26.000·—	51.175·—	103.725·—	27.155·05	49.400·—	81.480·05

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17

Monat November 1893.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Novbr. 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Novbr. 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Novbr. 1893	Stand am letzten Novbr. 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	63.884	32.974	21.424	75.434
Darunter wichtigste Waaren:				
Mehl	2.614	1.847	449	4.012
Stärke	6.320	233	1.006	5.547
Wein	8.168	5.620	3.559	10.229
Zucker	4.488	7.549	6.707	5.330
Weizen	14.748	270	171	14.847
Hafer	797	5.064	—	5.861
Diverse	26.749	12.391	9.532	29.608

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Novbr. 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Novbr. 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Novbr. 1893	Stand am letzten Novbr. 1893
Lagerscheine:				
Stück	57	6	2	61
Versicherungswerth ö.W. fl.	103.925	12.000	6.000	109 925
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	50.600	5.250	2.200	53.650

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat November 1893.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Novbr. 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Novbr. 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Novbr. 1893	Stand am letzten Novbr. 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	101.504	12.711	25.911	88.304
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	12.989	3.055	2.108	13.935
Hafer	12.546	3.500	3.491	12.555
Korn	47.191	5 428	5.026	47.594
Mais	19.347	48	11.916	7.479
Diverse	9.431	680	3.370	6.741

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine nnd der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Novbr. 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Novbr. 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Novbr. 1893	Stand am letzten Novbr. 1893
Lagerscheine:				
Stück	10	2	—	12
Versicherungswerth ö.W. fl.	190.790	22 040	—	212.830
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat November 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	342·25	299·34	199 00	442 59	657·24	—	652·43	4·81
Roggen	648·00	395·21	350·29	692·92	292·34	—	—	292·34
Gerste	99·19	181·81	50·00	231·00	938·64	1011·74	301·15	1649·23
Hafer	55·13	603·28	200·94	457·47	301·34	1713·59	1307·83	707·10
Erbsen	663·97	367·26	316·51	714·72	895·37	200·27	398·94	696·70
Bohnen	167·90	25·87	23·83	169·94	316·31	—	—	316·31
Raps	120·62	32·43	98·75	54·30	117·27	37·78	19·22	135·83
Wicken	—	—	—	—	—	—	—	—
Hirse	22·03	—	—	22·03	314·04	—	13·85	300·19
Leinsaat	—	103·63	—	103·63	—	—	—	—
Linsen	—	—	—	—	50·59	—	—	50·59
Leindotter	199·14	100·00	—	299·14	—	—	—	—
Mohn	16·33	—	—	16·33	198·62	49·90	198·62	49·90
Diverse	48·10	771·84	295·14	524·80	23·88	58·22	—	82·10
Zusammen	2382·66	2880·67	1534·46	2728·87	4105·64	3071·50	2892·04	4285·10
Versicherungswerth ö.W. fl.	18.654	25.335	12.911	31.078	35.149	22.750	26.148	31.751
Spiritus	309·14	—	—	309·14	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	5.565	—	—	5.565	—	—	—	—

II. Stand und Bewegnng der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	1	—	—	1	1	—	—	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	1100	—	—	1100	1920	—	—	1920
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—		—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat November 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	111	—	—	111	—	—	—	—
Roggen	11	—	—	11	—	—	—	—
Gerste	132	701	—	833	—	496	396	100
Hafer	—	304	203	101	—	100	100	—
Erbsen	614	—	173	441	—	103	—	103
Bohnen	489	400	603	286	—	—	—	—
Raps	166	299	100	365	—	—	—	—
Hirse	101	—	—	101	—	296	—	296
Haide	—	200	—	200	—	—	—	—
Hanfsamen	122	40	64	98	—	—	—	—
Leindotter etc.	63	—	47	16	200	—	—	200
Diverse	87	102	100	89	—	—	—	—
Zusammen	1.896	2.046	1.290	2.652	200	995	496	699
Versicherungswerth . . fl.	18.137	12.399	6.874	23.662	1.950	9.000	5.000	5.950
Spiritus	3.267	—	1.369	1.898	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	50.650	—	20.543	30.107	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	2	—	—	2	1	—	—	1
Versicherungswerth. . fl.	1.300	—	—	1.300	1.950	—	—	1.950
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	1	—	—	1	—	—	—	1
Versicherungswerth . . fl.	1.000	—	—	1.000	—	—	—	1.050
Lombardbetrag . . . fl.	400	—	—	400	—	—	—	1.950
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	6	—	3	3	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	9.213	—	4.398	4.815	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	6	—	3	3	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	9.213	—	4.398	4.815	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	4.800	—	2.400	2.400	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz.

Monat September 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Septbr. 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten September 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten September 1893	Stand am letzten Septbr. 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	5111·475	872·48	1319·775	4664·165
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	774·98	—	302·74	472·24
Korn	2421·895	104·08	106·57	2419·485
Gerste	1019·375	—	504·07	800·445
Hafer	—	201·42	201·42	—
Mehl	100·52	104·55	104·55	100·52
Reis	59·39	—	—	59·39
Zucker	504·575	—	23·69	480·885
Diverse	0·36	3·00	2·00	1·36
Zwilche	216·32	—	—	216·32
Kaffee	3·76	—	—	3·76
Maschinen	10·30	—	—	10·30
Hopfen	—	174·295	74·735	99·56

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Septbr. 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Septbr. 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Septbr. 1893	Stand am letzten Septbr. 1893
Lagerscheine:				
Stück	30	5	2	33
Versicherungswerth ö.W. fl.	48.645·—	4.270·—	4.950·—	47.965·—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	20	5	3	22
Versicherungswerth ö.W. fl.	39.935·—	4.270·—	8.750·—	35.455·—
Lombardbetrag „ „	29.267·—	—	3.500·—	25.767·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Reexpeditions-Begünstigung für Petroleum im Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehre.

Die directen Frachtsätze des Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenztarifes für Petroleum, giltig vom 1. Jänner 1893, von Triest nach Lindau finden ab 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894, für den derlei in Bregenz zur Reexpedition kommende Sendungen im Rückvergütungswege Anwendung.

Der Ausgleich zwischen den eingehobenen und den entfallenden Gebühren erfolgt gegen Vorlage der Frachtbriefe von Triest bis Bregenz und der Frachtbrief-Duplicate von Bregenz bis Lindau allmonatlich.

Zu diesem Zwecke sind die genannten Documente jeweils bis längstens 10. jeden folgenden Monates an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen einzusenden.

Wien, am 6. December 1893. [1029]

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife.

Mit 1. Jänner 1894 tritt zum Tarife für den obbezeichneten Verkehr der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 (für Eier).
2. Einbeziehung des Artikels „Zinkweiss" in den Ausnahmetarif 6c.
3. Bestimmung zu Ausnahmetarif 13 (für lebendes Geflügel).
4. Schnittsätze für die Stationen Bebra und Gelnhausen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a/M.
5. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare sind um den Preis von 50 Hellern = 45 Markpfennigen bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu beziehen.

Wien, am 7. December 1893. [1030]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Tarifnachträgen für den Localverkehr.

Vom Tage der Eröffnung der Station Nestomitz (Zuckerfabrik) treten die Nachträge XV zu Theil II, Heft 3, und VI zu Theil II, Heft 4, der gesellschaftlichen Local-Gütertarife, enthaltend Frachtsätze für die Station Nestomitz, in Kraft.

Exemplare dieser Nachträge erliegen in den gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht und können bei der Direction in Wien, I., Pestalozzigasse 8, bezogen werden.

Wien, am 4. December 1893. [1031]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Hinausgabe des Nachtrages III zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelangt Nachtrag III zur Einführung, welcher, insoweit nicht in demselben ein anderer Termin angegeben ist, vom Tage der Eröffnung der Haltestellen Hoschtitz, bezw. Ober-Moschtienitz, bezw. Lobzów, bezw. der Halte- und Ladestelle Wildendürnbach Geltung hat.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Eröffnung der Personen-Haltestellen Oppahof-Stettin und Pivin für den beschränkten Frachtgüterverkehr.
2. Ergänzungen der „Einleitenden Bemerkungen".
3. Kilometer-Tabelle für die Haltestellen Hoschtitz und Ober-Moschtienitz, sowie für die Halte- und Ladestelle Wildendürnbach.
4. Kilometer-Entfernung zwischen der Haltestelle Lobzów und der Station Krakau.
5. Berichtigung.

Derselbe kann zum Preise von 3 kr. pro Stück bei der Direction und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 5. December 1893. [1032]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der schmalspurigen steiermärkischen Landesbahn Kapfenberg—Au-Seewiesen.

Am 9. December 1893 wird die schmalspurige, 23 km lange steiermärkische Landesbahn Kapfenberg—Au-Seewiesen mit den Stationen Kapfenberg Localbahn (Steinerhof), Thörl, Aflenz, Seebach-Turnau und Au-Seewiesen und den Haltestellen Winkel, Hansenhütte, Margarethenhütte, Wappensteinhammer und Hinterberg dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

In den Haltestellen werden nur Personen und Reisegepäck aufgenommen, bezw. abgesetzt, während die Stationen Kapfenberg Localbahn (Steinerhof), Thörl, Aflenz, Seebach-Turnau und Au-Seewiesen auch noch für den Frachtgüterverkehr eingerichtet sind.

Eine Eilgutbeförderung findet auf dieser Localbahn nicht statt.

Der Betrieb auf derselben wird nach den vom hohen k. k. Handelsministerium sub Z. 59.174 ex 1893 für diese Localbahn genehmigten Sonderbestimmungen und Tarifen, welche sowohl in der Station Kapfenberg Südb., als auch in den obengenannten Stationen der Localbahn zur allgemeinen Einsicht aufliegen und dort um den Preis von 40 Hellern käuflich bezogen werden können, ausgeführt.

Wien, am 6. December 1893. [1033]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einstellung der Güteraufnahme.

In Anbetracht der vorgerückten Jahreszeit wird mit heutigem Tage die Güteraufnahme an den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Pressburg und Raab in allen noch offenen Verkehren, ferner in Wien und Budapest nach obgenannten Stationen für heuer gänzlich eingestellt.

Es bleibt demnach nur mehr die Güteraufnahme in Wien für Budapest und vice versa bis auf Weiteres offen.

Wien, am 8. December 1893. [1034]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Einführung eines Nachtrages II zum Tarife für den directen Personenverkehr vom 1. März 1893.

Ab 1. Februar 1894 gelangt ein Nachtrag II zu dem ab 1. März 1893 giltigen Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen des obgenannten Bahnen zur Einführung.

Derselbe enthält geänderte ermässigte Fahrpreise für k. k. Hof- und Staatsbedienstete unter gleichzeitiger Aufhebung der bezüglichen im Nachtrag I enthaltenen Fahrpreise.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei der Direction der Oesterr. Nordwestbahn in Wien und bei der Direction der Böhmischen Nordbahn in Prag zum Preise von 5 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 5. December 1893. [1035]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarife für den nachbarlichen Personenverkehr vom 1. April 1892.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 tritt ein Nachtrag I zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits, giltig vom 1. April 1892, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält die Aufnahme der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, ferner Aenderung der besonderen Bestimmungen des Haupttarifes, sowie neue Fahrpreise.

Wien, den 4. December 1893. [1036]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-, resp. Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr. Triest-, resp. Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung von Anhängen zu den Tarif-Theilen II.

Mit 1. Jänner 1894 treten Anhänge zu den vom 1. Juli 1893 giltigen Verbands-Gütertarif-Theilen II in Kraft.

Diese Anhänge enthalten Bestimmungen über die Anwendung der Coursdifferenzen und Coursdifferenz-Tabellen.

Einzelne Exemplare der Anhänge sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 9. December 1893. [1037]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Königl. Bayer. Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893.) Anlässlich der Aufhebung des Futterausfuhrverbotes in Oesterreich wird darauf aufmerksam gemacht, dass die im obenbezeichneten Ausnahmetarife auf Seite 4 unter 5a (früher 4a) enthaltene Bewilligung der Verwendung von zwei offenen Wagen der Serien E, F oder H unter Frachtberechnung für einen Wagen nur für den Versandt von Heu und Stroh ab bayerischen Stationen im inneren Verkehre der königl. Bayerischen Staatsbahnen Geltung hat.

Dagegen hat die unter 5b (früher 4b) enthaltene Bestimmung,

dass bei Aufgabe von Heu und Stroh die Verwendung zweier offener Wagen von je nicht mehr als 7·2 m Länge an Stelle eines offenen Wagens von grösserer Ladefähigkeit gestattet ist, und zwar unter Frachtberechnung entweder nach dem wirklichen Gewichte der Ladung, mindestens aber für je 5000 kg für jeden Wagen nach den in der Tariftabelle Ba) enthaltenen Frachtsätzen, oder — soferne sich die Fracht billiger stellt — für das Gesammtgewicht des in beiden Wagen verladenen Heues oder Strohes, mindestens aber für 5000 kg nach den in der Tariftabelle Bb) angegebenen Frachtsätzen,

auch für Sendungen von Heu und Stroh, welche von weiterher kommen und auf den Grenzstationen, wie Passau, Simbach u. s. w. nach bayerischen Staatsbahnstationen umkartirt werden, Anwendung zu finden, soferne sich dadurch eine niedrigere Fracht ergibt, als bei Berechnung nach den um 50 pCt. ermässigten Frachtsätzen des Localtarifes.

Vom 1. October 1893 bis Ende April 1894 werden auf der Theilstrecke Eger—Asch für die Beförderung von

a) Futtermittel;

b) Holzwolle, Torfstreu und Waldstreu;

Grassamen (auch Hirsegrassamen, Fenchel [Wasserfenchel oder Rossfenchel]), Mauchert, Moharsamen;

Kleesaaten, auch Esparsetten- und Luzernenkleesaat,

Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation,

bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

0·10 kr. ö. W. für 100 kg und 1 km für die unter a) aufgeführten Artikel

und 0·13 kr. ö. W. für 100 kg und 1 km für die unter b) aufgeführten Artikel,

in beiden Fällen jedoch eine Mindestfracht von 4 fl. ö. W. für den Frachtbrief und Wagen.

Das Auf- bezw. Abladen haben die Absender bezw. Empfänger zu besorgen.

Der Original-Frachtbrief muss auf die betreffende Gemeinde als Empfängerin lauten und von einem in allen seinen Theilen ausgefüllten und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigten Cumulativ-Bestellzettel begleitet sein.

Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten.

Deutsch-Französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen, Holzausnahmetarif vom 1. December 1890. (Einführung des VII. Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. December 1893 ab gelangte der VII. Nachtrag zur Einführung, welcher für verschiedene bayerische Stationen neue, grösstentheils ermässigte Erachtsätze enthält.

Bayerisch-Schweizerischer Personen- und Gepäckverkehr: Tarif vom 1. September 1890. (Einführung des III. Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. December 1893 ist der III. Nachtrag zum Tarif vom 1. September 1890 für den directen Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und solchen der Schweizerischen Bahnen andererseits zur Einführung gelangt.

Deutscher Levanteverkekr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Giltigkeit vom 3. December ab sind die Artikel Ammoniak-Alaun, Chrom-Alaun und Kali-Alaun aus der Classe 10 in die Classe 5 des Tarifes für den obenbezeichneten Verkehr versetzt worden, zunächst jedoch nur im Versandt von Stationen der Preussischen, Sächsischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie der Hessischen Ludwigsbahn.

Mit gleichem Zeitpunkte wird die Station Niedersedlitz der Sächsischen Staatsbahnen mit den Frachtsätzen der Stationsgruppe Freiberg, Grünhainichen etc. in den Tarif aufgenommen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Frachtermässigung für künstliche Düngemittel.) Die am 3. October 1893 bekannt gemachte Frachtermässigung für gewisse Arten von künstlichen Düngemitteln bei Sendungen in Wagenladungen wird mit Rückwirkung vom 1. September 1893 ab gewährt.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction gelangen nachstehende in den Materialmagazinen Amstetten und Knittelfeld lagernden Altmetalle und Altmaterialien zur Ausschreibung, als:

Altes Eisen- und Platten-Blech-Bruchmessing, Bruchmetall, Bruchzink, Gusseisenbohr-, Schmied- und Stahl-Drehspäne, Messing-, Kupfer- und Metallspäne, diverse Stahl- und Alteisensorten, Plattenkupfer, alte Guss-Bessemerstahl-Tyres, Kautschuk-, Hanf-, Lederplachen- und Schafwollwaaren-Abfälle, Maculaturpapier, Bruchglas, alte Wagenschmiere und alte Fässer.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction (Zugförderungsbureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen per Bogen, mit 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Altmaterialien-Ankauf" bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach **bis längstens 18. December l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Wage der Lagerplätze und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, beiben unberücksichtigt.

Villach, am 9. December 1893.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Bau-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen herzustellenden Gürtel- und Vorortelinie der Wiener Stadtbahn ist die Ausführung von Unterbauarbeiten im Baulose 7 im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten in diesem 1·295 m langen, im XIX. Bezirk liegenden Lose betragen 175.767 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fach-Abtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung, Section Donaustadtlinie (IX. Bezirk, Waisenhausgasse Nr. 16) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 28. December 1893, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer, alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im December 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar: Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
2313	**Südbahn-Gesellschaft**	Barcs Pakračer Eisenbahn	Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, dann Schwellen, Faesdauben, Parquetten und Frieseon	Pakrač-Lipik	Wien (Matzleinsdorf)	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 4000 t während der Begünstigungsdauer.** Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen Anf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarife	Verschieden	169 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen anf schliessende Firmasle Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2314	**Südbahn-Gesellschaft**	Barce Pakračer Eisenbahn	Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, dann Schwellen, Faesdauben, Parquetten und Frieseon	Pakrač-Lipik	Wien (Matzleinedorf)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen. Anf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Verschieden	175 Heller incl. ung. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
2315	**Südbahn - Gesellschaft**		Banmaterialien aller Art	Graz S.B. Innsbruck Klagenfnrt Trento Villach	T o b l a c b	Sendungen müeeen nachweislich für Hotelbanten in Toblach beetimmt sein. Anf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende Juli 1894	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	50% Nachlass vom Normaltarife bei nnunterbrochenem Durchlaufe über Südbahnlinien gerechnet und zwar mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 Heller pro 100 kg und 1 km bei Sendungen in vollen Wagenladungen, und mit einem Minimaleinheitssatze von 0·32 Heller pro 100 kg und 1 km bei Sendungen in geringeren Quantitäten	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege*)		
			Werkzeuge und Gerüsthölzer	Toblach	Klagenfnrt	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Anf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen nachweislich von Hotelbanten in Toblach herrühren				76 Heller				

*) Unter der Bedingung, dase die nach Toblach beetimmten Sendungen an die Hotelbanleitung adressirt zur Aufgabe gelangen, sonst im R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen

Fortlaufende Nr.	2316	2317	2318
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird genucht: für Artikel	Ansrüstnnga- und Inventargegenstände, Schienen-Befestignngsmittel, Wechsel, Krenznngen, Schwellen, Extra-, Brücken- nnd Gerüsthölzer, Eisenconstractionen, Werkzeuge, Ladnngsutensilien n. dgl.	a) Eisenwaaren nnd Bleche b) Holz der Pos. H—19 n. 20 des Tarifes (Theil I)	Roheisen
für die Transportstrecke: von	Stationen der Strecken Wien (Matzleinsdorf)—Marbnrg, Marbnrg—Franzensfeste, Kufstein—Ala nnd Csakathnrn—Bndapest S.B.	Stationen der Graz-Köflacher Eisenbahn	Vordernberg
für die Transportstrecke: nach	Bozen-Gries und vice versa	Graz S.B. und vice versa	Leoben transit
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Die Transporte müssen für Regiezwecke der Bozen-Meraner Bahn bestimmt nnd an Organe dieser Bahn adressirt sein, respective von denselben zur Aufgabe gelangen	ad a) in jedem Gewichte ad b) Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Fracbtbrief ad a) und b) Sendnngen müssen zu Regiezwecken der auf der Graz-Köflacher Bahn den Betrieb führenden Verwaltung, d. i. der Südbahn-Gesellschaft, bestimmt nnd an Organe der Südbahn in Graz adressirt sein	Bestimmungen des Specialtarifes für Roheisen der Leoben-Vordernherger Eisenbahn. Sendnngen müssen mit directen, nach Udine lantenden Fracbtbriefen znr Anfgabe gelangen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn
Frachtsatz per 100 kg	Variabel	Verschieden	10 kr. N. excl. Anf- und Abladegebübr
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller pro 100 kg und 1 km. Bei Beförderung als Fracbtgut, und zwar in jedem Gewichte 0·4 Heller pro 100 kg nnd 1 km nnd für Wagenladnngen, d. i. bei Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Wagen, 0·31 Heller pro 100 kg und 1 km. Ala Minimalfracbtsatz ist in allen Fällen eine Gebübr von 12 Heller pro 100 kg zu entrichten. Rücksicbtlicb des ungar. Durchlanfes ist zu obigen Sätzen noch die entfallende Transportstener hinzuzurechnen	42 Heller	0·2 kr. pro 100 kg nnd km	8 kr. N. excl. Anf- und Abladegebübr
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Variabel	32 Heller	Verschieden	2 kr. N.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungawege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen anf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Anfnahmeschcine, resp. Dnplicat-Fracbtbriefe, über versendete, nnd Original-Fracbtbriefe über anlangende Regiegüter, welche Documente längstens drei Monate nach Ablanf der Begünstignngsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz: per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2319	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Eisenerze	Payerbach	Trofaiach	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 2500 t während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreff des Auf- und Abladens dieser Sendungen sind die einschlägigen Bestimmungen der bezüglichen Localtarife massgebend	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	24 kr. ö. W. Noten = 48 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2320	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Eisenerze	Mitterdorf	Trofaiach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen Betreff des Auf- und Abladens sind die einschlägigen Bestimmungen der bezüglichen Localtarife massgebend	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz]	14 kr. ö. W. Noten = 28 Heller		Im Kartirungswege		
2321	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Schlacken	Judenburg Unzmarkt Judenburg	Trofaiach Trofaiach Vordernberg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen Betreffs des Auf- und Abladens sind die einschlägigen Bestimmungen des Tarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. der Leoben-Vordernberger Eisenbahn massgebend	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	12 15 16 kr. Not. excl. Mgb.		Im Kartirungswege		
2322	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Roheisen	Vordernberg	Ternitz Payerbach Storé	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen pro Jahr. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreff des Auf- und Abladens dieser Sendungen sind die einschlägigen Bestimmungen der bezüglichen Localtarife massgebend	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarife der Leoben-Vordernberger Eisenbahn und der Südbahn	Besteht kein directer Frachtsatz	34 kr. = 68 Heller 34 kr. = 68 Heller 44 kr. = 88 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Anfgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze				
2323			Schlacken	Donawitz	Trofaiach				7·0 kr.						
2324			Robeisen	Trofaiach	Donawitz				7·0 kr.						
2325			Flossen, Erz und Kalk	Trofaiach und vice versa	Leoben loco und transit und vice versa				7·4 kr.						
2326			Flossen, Erz und Kalk	Vordernberg und vice versa	Trofaiach und vice versa				7·0 kr. incl. Mgb.	5·0 kr. excl. Auf- u. Abladegebühr	2·0 kr.				
2326			Farbhölzer aller Art, in Stücken und Blöcken, sowie für Farbwurzeln, ungemahlen	Triest S.B. und Finme	Salloch										
2326			und für die hieraus erzeugten verkleinerten Farbhölzer aller Art, bezw. gemahlenen Farbwurzeln	Salloch	a) Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen b) Budapest S.B. und Kelenföld trs.										

Südbahn-Gesellschaft

Leoben-Vordernberger Eisenbahn

Südbahn-Gesellschaft

Bei Expedition per Bahn eines Minimalquantums von 10500 t unter Zulässigkeit der Achsverfrachtung eines jährlichen Maximalquantums von höchstens 300 t.

Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen der Sendungen hat in allen Fällen durch die Partei binnen der im Tarife normirten Frist veranlasst zu werden, widrigenfalls das in demselben vorgesehene Wagenstandgeld zur Einhebung gelangt. Ueberdies hat die schliessende Firma einen Revers auszustellen, in welchem sie erklärt, dass sie die Differenz zwischen den Normaltarifen und den ermässigten Tarifen der Bahn dann rückerstatten werde, wenn das bedungene Minimalquantum binnen Jahresfrist nicht angeliefert und den sonstigen Bedingungen nicht entsprochen werden sollte

Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894

Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn

Im Kartirungswege

Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. — Nebiger Ermässigungssatz gelangt aber nur für das correspondirende gleiche Quantum Farbhölzer in Stücken und Blöcken, und Farbwurzeln, ungemahlen, einerseits, und verkleinerte Farbhölzer und gemahlene Farbwurzeln andererseits zur Berechnung

Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894

Localtarif

Verschieden

ad a) 196 Heller bezw. inclusive ungar. Stener
„ b) 208 „ „ „ „ „

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Farbhölzer in Stücken und Blöcken, sowie für ungemahlene Farbwurzeln, denen bezüglich der verkleinerten Farbhölzer und gemahlenen Farbwurzeln, die auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizuschliessen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen

Fortlaufende Nr.	2327	2328	2329
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	Am Südnord-Oesterr.-Ungar. Verband-Verkehre, am Südwest-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verkehre, am Südösterr.-Ungar.-Bayerischen Grenzverkehre, am Oesterr.-Ungar.-Schweizer Grenzverkehre betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Zurückgehende Decken, Matten und Matratzen, welche von den Parteien den von Triest auf Grund der nebenverzeichneten Verbandtarife verfrachteten Agrumen-Transporten zum Schutze gegen Frost beigegeben waren, als Frachtgut	Talg	Stärke
für die Transportstrecke: von	In nachverzeichneten Verbandstarifen enthaltenen Stationen: Tarif vom 1. Jänner 1892 für den Südnord-Oesterr.-Ungar. Verband-Verkehr, Tarif vom 1. September 1892 für den Südwest-Oesterr.-Ungar. Seebafen-Verkehr, Tarif vom 1. Februar 1892 für den Südösterr.-Ungar.-Bayerischen Grenz-Verkehr, Tarif vom 1. Jänner 1893 für den Oesterr.-Ungar.-Schweizer Grenz-Verkehr		Wien (Matzleinsdorf)
für die Transportstrecke: nach	Triest	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Triest S.B. und Fiume
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Unter Vorlage der von der Güterexpedition abzustempelnden Original-Frachtbriefe über den Hintransport, auf welchen die bezüglichen Transport-Utensilien entsprechend vermerkt sein müssen, und unter Beibringung eines auf die Adresse des ursprünglichen Anfgebers lautenden Frachtbriefes, in welchem ausdrücklich vorzuschreiben ist: „Frachtfrei zu befördern“	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen von westlich Gibraltar gelegenen Häfen proveniren	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen für den Export nach England bestimmt sein
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Nebenbezeichnete Verband-Tarife	Interne Tarife	Ausnahmetarif für Eil- und Frachtgut-Transporte im internen Verkehre zwischen Wien S.B. und Wien (Matzleinsdorf) einerseits und Triest und Fiume andererseits vom 1. September 1892
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	Verschieden	117 kr. ö. W. = 234 Heller, bezw. incl. ungar. Stener
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Werden frachtfrei befördert	196 Heller, bezw. incl. ung. Stener	180 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden	Verschieden	54 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe unter Anschluss der die hednugene Provenienz nachweisenden Schiffs-Connaissements, welche Doonmente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstignngsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Gegen auf schliessende Firma als Anfgeberin lautende Original-Bahnfrachtbriefe und der vom k. k. Hafen- und See-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume ansgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen	Die Rücksendung der nebenbezeichneten Transport-Utensilien muss innerhalb dreier Monate nach Aufgabe der bezüglichen Agrumen-Sendungen erfolgen		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2330	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. St. B.	Eilgüter, gewöhnliche, im Umfange von höchstens ½ m³ und einem Maximalgewichte von 50 kg per Collo, excl. Lebensmittel, Südfrüchte, Obst, sowie zollpflichtige und verzehrungssteuerpflichtige Güter	Wien-Südbahnhof	Steinamanger	Auflieferung von mindestens 1500 Tonnen während der Begünstigungsdauer in neblgen Relationen, sowie in den Relationen Wien—Baden, und zwischen Wien einerseits, Wr.-Neustadt, Oedenburg, Bruck und Leoben andererseits. Die an einem Tage für eine Relation aufgelieferten Eilgüter müssen mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten znr Aufgabe gelangen. — Jedes Collo muss mit einem die Aufgabefirma, sowie die Anf- und Abgabestation in deutlicher Druckschrift weisenden Anklebezettel versehen sein. — Die Beförderung findet nach Thunlichkeit mit bestimmten Zügen statt und wird auch die Anfliefernng dieser Güter nach Schluss der officiellen Aufnahmszeit bis zu einer speciell zu vereinbarenden Stunde zugestanden. — Im Uebrigen bleiben die für Eilgüter bestehenden normalen Bestimmungen anfrecht. †) Sendungen müssen nach Dalmatien bestimmt sein und als solche in den Frachtbriefen bezeichnet werden	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif	Variabel	320				
					Zala-Szt. Iván					440				
					Kanizsa					480				
					Zákány					480				
					Balaton-Szt. György					620				
					Csakathurn					580				
					Barcs					580				
					Graz					440				
					Marbnrg					600				
					Cilli					700				
					Laibach					760				
					Divacca					780				
					Agram					770				
					Sissek					800				
					Mattnglie-Abbazia					720				
					Triest S.B. n. Finme					720				
					Görz					720				
					Klagenfnrt					740				
					Villach					760				
					Brixen					880				
					Bozen-Gries					940				
					Trento nnd Roveredo					1000				
				und vice versa										
				Wien-Südbahnhof	Triest S.B. n. Finme,†)					548 †)				

*) Als Garantie für die Erfüllung der gestellten Bedingungen hat die schliessende Firma vor Inanspruchnahme dieser Begünstigung eine Caution von fl. 10000 zu erlegen, welche zu Gunsten der Bahnanstalt verfällt, wenn diese Bedingungen nicht erfüllt, resp. das bedungene Quantum nicht aufgeliefert werden sollte. Die Caution wird erst dann rückgestellt, wenn das bedungene Verfrachtungsquantum von 1500 t durch Vorlage der Aufnahmsscheine ab Wien, resp. der Original-Frachtbriefe nach Wien nachgewiesen sind

Fortlaufende Nr.	2331	2332	2333
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Locomotive und Eisenbahnwagen verladen, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen, Befestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Baubolz und sonstiges Baumateriale, Eisenconstructionen, Ladentensilien, Schmier- und Putzmateriale	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3a dee Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehres	Olivenholz, rohes
für die Transportstrecke von	Stationen der Strecken: Wien-Matzleinsdorf—Marburg, Marburg—Franzensfeste und Kufstein—Roveredo	Stationen der Strecke Villach—Mühlbach und Knfstein—St. Michele	Mori transit (mit der Provenienz aus Italien via Riva)
für die Transportstrecke nach	M o r i	Mori transit (mit der Bestimmung via Riva nach Italien)	Wien (Matzleinsdorf)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Die Transporte müssen für Regiezwecke der Localbahn Mori-Arco-Riva bestimmt und an Organe dieser Bahn adressirt sein	Sendungen müesen mit directen, nach Riva lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und ab Riva nachweislich nach Italien weiter verfrachtet werden. Einhaltnug der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3a für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Sendungen müseen nachweislich von Italien proveniren und in Riva mit directen, nach Wien lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	I n t e r n e r T a r i f	I n t e r n e r T a r i f	Interner Tarif
Bezeichnung	V a r i a b e l	V a r i a b e l	Variabel
Frachtsatz per 100 kg	a) Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller pro 100 kg und 1 km b) „ „ „ Frachtgut 0·4 „ „ 100 kg „ 1 km als Stückgut c) „ „ „ „ 0·31 „ „ 100 kg „ 1 km bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro vierrädrigen Wagen, wobei das Anf- und Abladen durch die Partei zu besorgen ist. Als Minimalgebühr muss in allen Fällen ein Frachtsatz von 12 h pro 100 kg entrichtet werden	Die nach Peri entfallenden Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 3a für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Francs 24·7 pro Tonne
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	V a r i a b e l	V a r i a b e l	Variabel
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	V a r i a b e l	V a r i a b e l	Variabel
Art der Durchführung	I m K a r t i r u n g s w e g e	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, auf welchen die bedungene Weiterexpedition nach Italien durch die k. k. Finanzbehörde bestätigt sein muss, welche Documente längsteus zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müsseu	Gegen auf schliessende Firma als Anfgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und Ausweise der k. k. Finanzbehörde über die bedungene Provenienz ans Italien, welche Documente bis längstens Ende Februar 1895 in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2334	**Südbahn-Gesellschaft**	Graz-Köflacher Eisenbahn	Eisen der Pos. E-8 des Tarifes, Theil I	Leoben	Wien (Matzleinsdorf)	**Bei Expedition eines Minimalquantums von 15500 Tonnen pro Jahr** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreffs des Auf- und Abladens dieser Sendungen sind die Bestimmungen der einschlägigen normalen Tarife massgebend	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Localtarife der Südbahn und der Graz-Köflacher Eisenbahn	64·3	47·6	16·7	kr. N.			
2335			Eisenfabrikate aller Art (inclus. Eisennieten, Schrauben, Mintern, Schienennägeln und Werkzeugen)	Köflach	Graz	Für Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief								
2336			Eisen und Stahl der Pos. E-6, Eisenwaaren aller Art der Pos. E-7 des Tarifes, Theil I	Köflach	Graz	Sendungen müssen von Schwechat proveniren			41·8	28·5	13·3	kr. N.		
						Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg 5000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief		Kreuzer exclus. Mgb. und incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr						
2337	**Südbahn-Gesellschaft**	Graz-Köflacher Eisenbahn	Zündwaaren	Köflach	Graz	Sendungen müssen zur Completirung der in Deutsch-Landsberg zur Aufgabe gebrachten und nachweislich zum Exporte in die Levante bestimmten Zündwaaren-Transporte dienen und ab Graz in vollen Waggonladungen unter Anwendung des directen Levante-Tarifes zur Abfertigung gelangen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	V a r i a b e l							
		Graz-Köflacher Eisenbahn	15 kr. ö. W.						16·4	25·2 kr.				
		Graz-Köflacher Bahn	8·1 kr. ö. W.						20·5	incl. Mgb. und exclus. der normalen Ueberfuhrsgebühr für Graz transitirende Sendungen				
			6·9 kr. ö. W.						V a r i i r t					
			Im Rückvergütungswege						I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e					
			Gegen auf schliessende Firma als Anfgeberin lautende Aufnahmsscheine über den Transport der Zündwaaren ab Deutsch-Landsberg nach Preding-Wieselsdorf und der Duplicat-Frachtbriefe über den Transport ab Preding-Wieselsdorf via Triest nach der Levante, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen			Gegen auf schliessende Firma als Anfgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bezw. Aufnahmsscheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen						

Fortlaufende Nr.	2338	2339	2340
Die Publication erfolgt von der	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**
Die Publication erfolgt und im Namen der	Graz-Köflacher Eisenbahn	Graz-Köflacher Eisenbahn	Graz-Köflacher Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Brannkohle	Zündwaaren	Papier und Pappendeckel
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	Hödlgrube	Deutsch-Landsberg / Preding-Wieselsdorf	Brück a. d. M. / Frohnleiten / Graz S.B. / Kaladorf / Kapfenberg / Mürzzuschlag / Peggau / Puntigam / Spielfeld / Wildon
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke nach	Krems	Trisst S.B. und Finme	Triest S.B. und Finme
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Betreffs des Auf- und Abladens sind die Bestimmungen des Ausnahmetarifes I des Graz-Köflacher Bahntarifes massgebend	Für Sendungen in jedem Gewichte, wenn dieselben nach Ostindien, China und Südamerika zum Exporte gelangen	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Die angeführten Sätze haben nur Geltung für Sendungen, die nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen, sowie nach Spanien, Tunis, Algier und Marokko bestimmt sind, dann für Sendungen, welche via Suezcanal befördert werden
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Localtarife	Localtarif
Bezeichnung			
Frachtsatz per 100 kg	4·9 kr. incl. Mgb., plus entfallenden Flügelbahngebühr / 4·9 kr. incl. Mgb., plus Flügelbahngebühr	Beetsht kein dirscter Frachtsatz	Heller incl. ung. Steuer: 244 / 232 / 255 / 268 / 299 / 282 / 250 / 260 / 264 / 268 / 282
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	3·0 kr. incl. Mgb., plus entfallenden Flügelbahngebühr / 4·0 kr. N. incl. Mgb. plus Flügelbahngebühr	220 Heller / 210 Heller	180 / 180 / 180 / 186 / 208 / 196 / 150 / 180 / 184 / 188 / 194
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	1·9 kr. / 0·9 kr.		64 / 52 / 75 / 82 / 91 / 86 / 70 / 80 / 80 / 80 / 88
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen monatliche Vorlage eines Differenz-Ausweisse, belegt mit den auf die schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefen	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende und an den österr. Lloyd als Empfänger adressirte Original-Frachtbriefe, wenn auf diesen Documenten vom Lloyd die Bestätigung beigefügt wird, dass diese Transporte factisch nach Ostindien, China oder Südamerika exportirt*)	Gegen auf schliessende Firma 1. bei frankirten Gebühren als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bezw. Anfnahmescheine, 2. bei überwiesenen Gebühren als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, in beiden Fällen unter Beibringung einer vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates über Verschiffung und bedungene Destination der Sendungen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungedauer in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen		*) wurden oder gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmeeheine, deren zum Nachweise der bedungenen Bestimmung die Original-Schiffeconnaissements oder die Certificate des k. k. Hafen- und Seecapitanate in Triest, bezw. des kgl. ungar. Hafenamtes in Fiume, aus welchen die erforderlichen Daten, als: Inhalt der Colli unter Angabe der Marken, Nummer und der Gewichte derselben, zu ersehen sind, beigeschlossen werden müssen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungedauer in Vorlage gebracht werden müssen.	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2341	Südbahn-Gesellschaft		Raffinadezucker	Oedenburg, Ebenfurth und Pottendorf-Landegg	Sissek	Sendungen müssen nach Bosnien bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	258 214 Heller bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine, resp. Duplicat-Frachtbriefe, bezw. der den Weitertransport nach Bosnien nachweisenden Original-Documente, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2342	Südbahn-Gesellschaft		Zündwaaren	Graz S.B. Lsibnitz	Triest S.B. und Fiume	In jedem Gewichte. Sendungen müssen nach Ostindien, Brasilien, Argentinien oder China bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	447 398 Heller bezw. incl. ung. Steuer	184 184	263 214	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende und an den Oesterr. Lloyd als Empfänger adressirte Original-Frachtbriefe, wenn auf diesen Documenten vom Lloyd die Bestätigung beigefügt wird, dass diese Transporte factisch nach Ostindien, Brasilien, Argentinien*)	
2343	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	a) Graz S.B. b) Cilli c) Markt Tüffer d) Trifail	Weitersfeld Mnrsck Gosdorf Purkla Halbsnrain Radksrsbnrg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Heller a) 46 b) 63 c) 67 d) 64 a) 50 b) 67 c) 71 d) 68 a) 50 b) 67 c) 71 d) 68 a) 56 b) 73 c) 77 d) 74 a) 56 b) 73 c) 77 d) 74 a) 62 b) 79 c) 83 d) 80	36 52 56 58 36 52 60 60 40 56 60 62 44 60 64 68 44 60 64 70 44 60 64 72	10 11 11 6 14 15 11 8 10 11 11 6 12 13 13 6 12 13 13 4 18 19 19 8	Im Kartirungswege		
2344	Südbahn-Gesellschaft		Papier und Pappendeckel	Dis im Sshafen-Ansnahmstarifs zwischen Trisst und Finms sinerssits nnd Wien (Matzleinsdorf und Südbahnhof) nnd Stationsn dsr Strecksn Wien-Paysrbach inclus. (auch Laxsnbnrg) nnd Wr.-Nsnstadt-Steinamanger inclns., sowis der Wien-Pottsndorf-Wr.-Nsnstädtsr Bahn andersrseits, giltig vom 1. Novembsr 1884 bis anf Widsrruf sub II [b) Spscialtarifs] für dsn Export snthaltsnsn Frachtsätze von 110 bezw. 100 Krenzer = 220 bszw. 200 Hsllsr pro 100 kg. habsn nntsr den in diessm Ausnahmstarifs fixirtsn besondsrsn Bedingnngsn im Rückvsrgütnngswegs ab 1. Jänner 1894 bis anf Widsrrnf, längstsns absr bis Ends Dscember 1894 auch für jsns Papisr- und Pappsndecksl-Transports Giltigksit, welchs in obigen Stationen anfgegeben und via Suezcanal befördert wsrdsn.											

*) odsr China expsdirt wurdsn odsr gegen anf schliesseude Firma als Aufgsbsrin lantsnde Anfnahmsschsins bszw. Dnplicat-Frachtbriefe, dsnen znm Nachwsis dsr bsdnngsnsn Bsstimmnng dis Original-Schiffsconnaissments oder dis Csrtificats dss k. k. Hafen- und Ssssanitätscapitanates in Triest, bszw. dss königl. ungar. Hafsnamtss in Finms, ans wslchsn die erfordsrlichsn Datsn, nnd zwar dsr Inhalt sinss jsdsn Collo nntsr Angabs dsr Marksn, Nnmmsr nnd dss Gewichtss dsrselben zn srsehen sind, bsigsschlossen werden, nnd wslchs Docnmente längstens zwei Monats nach Ablauf dsr Bsgünstignngsdaner in Vorlags gebracht wsrdsn müssen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2345	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Holzdraht	Schwanberg	Lebring Leibnitz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Aufladen dieser Transporte erfolgt durch Bahnorgane, während das Abladen die Parteien zu besorgen haben. Parteien müssen sich schriftlich verpflichten, auf die Verfrachtung dieser Sendungen mit Strassenfuhrwerken nach den nebigen Stationen gänzlich zu verzichten	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	35·8 38·8 Krenzer inclus. Grazer Uebefnhrsgebühr	25 25	10·8 13·8 Kreuzer	Im Kartirungswege		
2346	Südbahn-Gesellschaft	Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter aller Art, mit Ausnahme der von der directen Beförderung ausgeschlossenen	Nemotitz	Triest-Südbahn Triest-Freihafen S.B. Fiume oder umgekehrt	Unter Einhaltung der Allgemeinen Bestimmungen und Tarifvorschriften für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, sonach für sperrige Güter mit einem 50percentigen Zuschlage	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstene aber bis Ende December 1894, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	Bestehen keine directen Frachtsätze	202 207 Kreuzer ö. W. Silber incl. Mgb.		Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege		
2347	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Petroleum	B r e g e n z	Buchs St. Margretheu und umgekehrt	Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10 t oder Frachtzahlung hiefür	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstene bis Ende December 1894	Localtarif	kr. ö. W. 19 8	kr. ö. W. 6·6 2·4	kr. ö. W. 12·4 5·6	Im Kartirungswege		Nur gilig für jene Petroleumtransporte ab Triest nach der Schweiz, welche in Reservoire in Bregenz eingelagert und ab da in vollen Wagenladungen à 10 t via Buchs, bezw. via St. Margrethen nach der Schweiz weiterbefördert werden
2348	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eilgüter	Wien K.E.B.	Lindau und umgekehrt	Die einzelnen Colli dürfen den Umfang einer halben Cubikmeters und das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstene bis Ende December 1894	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr	792 kr. ö. W.	534 kr. ö. W.	258 kr. ö. W	Im Kartirngswege		
2349	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Trzebinia	Orló trans. via Krakau—Neu-Sandez	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagens; Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	47·8 kr.	42·3 kr.	5·5 kr.	Im Kartirngswege		

Fortlaufende Nr.	2350	2351	2352	2353
Die Publication erfolgt	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
von der und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen		Betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	Eisen der Specialtarifes III, laut Güter-Classification der Tarifes (Theil I) für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits	Welche auf Grund des Tarif-Theiles I bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für 10000 kg pro Wagen nach Classe A und nach dem Localtarife der k. k. österr. St.B., Theil II, Heft 1 und 2, giltig vom 15. Jänner 1893 nach Ausnahmetarif IVc tarifiren	Schiefer, Thon (lose oder in Säcken verpackt)	Banmaterialien, Eisenbahn-Inventar- und Ausrüstungs-Gegenstände, Werkzeuge, Schienen und sonstiges Oberbanmateriale, Maschinen und Fahrbetriebsmittel
für die Transportstrecke: von	Bons, Station der königl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinisch)	Triest-S. Andrea, Triest-Freihafen k.k.St.B. Triest-Stadt k.k.St.B.	Rakonitz (Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Wien K.E.B., Wien K.F.J.B., Penzing, Nussdorf, Hütteldorf, Zeltweg, Lilienfeld, Schramhach, Kernhof, Villach, Leoben, Klagenfurt, Wörgl, Feldkirchen, Salzburg, Söll-Leukenthal, Hallein, Weissenbach a. d. Triesting, Altenmarkt a. d. Triesting, Kleinmünchen, Pürbach-Schrems
für die Transportstrecke: nach	Komotau, Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Sämmtlichen im Theil II, Heft 1, Abschnitt A, B und D, ferner Theil II, Heft 2, Abschnitt A, des Localtarifes der k. k. österr. St.B. enthaltenen Stationen	Friedrichstbal und Ottweiler R.N.E. (Stationen der königl. Eisenbahn-Direction Köln linksrheinisch)	Scheifling und Unzmarkt
oder umgekehrt				
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bei Zahlung der Fracht nach dem Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10000 kg für einen Wagen	Die Sendungen müssen zum Bau und zur Ausrüstung der Murthalbahn bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss die Bauleitung der Murthalbahn als Absenderin und Empfängerin figuriren. Das Auf- und Abladen, sowie das Auf- und Ablegen hat auf Kosten der Bauleitung zu erfolgen
und gilt in der Zeit	Vom 15. December 1893 ab bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894
Das Zugeständniss wird gemacht:				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung		Localtarif		Localtarif
Frachtsatz per 100 kg		Ausnahmetarif IVc		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Mark 1·73	Specialtarif I	in Mark 1·65	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		Verschieden		50% Nachlass von den normalen Frachtsätzen der Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen (Nenanflage, giltig vom 1. Jänner 1894) und der Fixirung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. ö. W. per 100 kg und 1 km
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

2354

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nr.	
Die Publication erfolgt	von der
	und im Namen der
Betheiligteu Verwaltungeu	
Zinkblecb (aus Pos. M 19 der Güter-Classificatiou des Tarif, Theil I)	für Artikel
Oswięcim	für die Transportstrecke von
	für die Transportstrecke nach
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	
Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für miudestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wageu; Einhaltuug der für das Tarifbeft 1 des Galizisch-Uugarischen Gsmeinscbafts-Verkehres vom 1. September 1893 giltigen Tarifbestimmnugeu	
Bis auf Weiteres, läugstens bis Eude November 1894	
Tarifbeft 1 des Galizisch-Uugarischen Gemeinscbafts-Verkehres vom 1. September 1893	Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht

Budapest-dunapartitelérpályaudvar	Budapest-fővarosi-közraktárak	Budapest-Józsefváros	Budapest-Lipótváros	Budapest-ujugoti-pályaudvar	Budapest-Kelenföld	Budapest-Südbahnhof	Ó-Buda-Filatorigát
Frachtsatz per 100 kg							
157 kr.					161 kr.		162 kr.
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg							
153·8 kr.							
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze							
3·2 kr.					7·2 kr.		8·2 kr.

In der Zeit vom Tage des Inkrafttretens nebenstehender Frachtbegünstigung bis Ende Februar 1894 im Rückvergütungswege
In der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 im Kartirungswege

Art der Durchführung

Für die in der Wiuterperiode, d. i. vom Tage des Inkrafttretens dieser Begünstigung bis Ende Februar 1894 expedirten Seudnngen werdeu die ermässigteu Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, weun nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender wäbreud der Sommerperiode vom 1. März 1894 bis Eude November 1894 ein dreimal so grosses Qnantum expsdirt wurde, wie in der obgenannten Wiuterperiode. Die Liqnidirung der Refactie für die wäbreud der Wiuterperiode expedirten Sendnugeu erfolgt gegen Vorlage der auf deu Nameu der reclam. Firma als Verseuder lanteuden Orig.-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbr.-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Februar 1894 expedirten Seduugen sind spätesteus bis Ende Mai 1894 vorzulegen, widrigenfalls jeder Ansprnch auf Rückvergütnng erliscbt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 aufgelieferteu Qnantums siud die gleicbfalls anf dsu Nameu der reclam. Firma als Verseuder lautendeu Original-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, spätestens bis Ende Februar 1895 vorzulegeu

Bezeichnung der Documente, gegen welcbe die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkvugen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2355	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Braunkohle	Dux und Dux-Ladowitz Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Triebschitz Holtschitz-Seestadtl Schwaz-Kuttowitz Biliu k.k.St.B.	Aussig chemische Fabrik	**Auflieferung von 125.000 Tonnen.*)** Anfrechthaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	L o c a l t a r i f	Kreuzer ö. W. 8·8 10·2 10·5 10·7 8·8 9·6	8·4 9·4 9·7 9·9 8·4 8·8	0·4 0·8 0·8 0·8 0·4 0·8	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf den Namen der chemischen Fabrik als Empfängerin lautend, entweder vierteljährig oder spätestens 4 Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der A.T.E. einzubringen	*) Sendungen von den anderen Kohlen-Aufgabestationen der A.T.E. werden in das Garantie-Quantum mit eingerechnet. Die Schleppbahngebühr ist in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
2356	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		R o h z u c k e r	Aupperschin, Brüx A.T.E. loco und transit, Dux, Türmitz, Ucbwitz-Görkau, Biliu transit, Komotau transit, Wurzmes transit	Den an den Elbeumschlagsplätzen Aussig und Schönpriesen gelegenen Zuckerraffinerien	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Anfrechthaltung der bestehenden Tarifbestimmungen. 90 Percent des Rohzuckers müssen als Raffinadzucker innerhalb der Giltigkeitstermines des Zugeständnisses per Schiff oder per Bahn nach einem ausserösterreichischen Platze verfrachtet werden. Für die Schönpriesener Sendungen hat die Frachtbriefausfüllung und der Bezug der betreffenden Sendungen in Schönpriesen zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarif, bezw. directe Tarife	Classe A	Rücksichtlich der in Frage kommenden Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn Classe C des Localtarifes	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautend und Schiffs-Connossements, bezw. Duplicat-Frachtbriefe über den Versandt des Raffinadzuckers, welche bis spätestens Ende Februar 1895 vorzulegen sind	
2357	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Schwefelkies und Cölestin	Aussig Elbe	Aussig [(chemische Fabrik) Fabrikshof]	**600 Wagen Minimalquantum.** Aufgabe in vollen Wagenladungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif	5·2 kr. ö. W.	4·0 kr. ö. W.	1·2 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe und die Bestätigungen über die gezahlten Umschlagsgebühren, beide Documente bis spätestens Ende Februar 1895 anher vorzulegen	Die Umschlaggebühr wird im Rückvergütungswege von 3·5 Pfenningen auf 3·0 Pfenninge pro 100 kg herabgesetzt. Für das Wiegen dieser Sendungen an der Elbe ist 1·0 kr. pro 100 kg zu zahlen
2358	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Baumaterialien	Auf den Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Der Berghau-Unternehmung „Venue-Tiefbau" in Brüx wurde für Baumaterialien zum Baue einer Schachtanlage bei Brüx die im Ausnahmetarife XXI (Nachtrag VII vom 1. August 1893 zum Localtarife der Aussig-Teplitzer Eisenbahn) festgesetzte Frachtbegünstigung für die Zeit vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894 bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 km wurde abgesehen								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2359	Böhmischen Westbahn	K. k. österr. Staatsbahnen und der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Steinkohle und Coake	Nürschan	Stationen der Böhmischen Westbahn: Inneres Nonnthal, Anif, Grödig, Leonhard-Drachenloch	Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 15. December 1893 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarife	Directe Sätze bestehen bisher nicht	kr. ö. W.: 53·0, 58·0, 58·5, 59·5		Im Kartirungswege		
				Rokycan	Stationen der Böhmischen Westbahn: Inneres Nonnthal, Anif, Grödig, Leonhard-Drachenloch					55·0, 60·0, 60·5, 61·5				
				Staab	Stationen der Böhmischen Westbahn: Inneres Nonnthal, Anif, Grödig, Leonhard-Drachenloch					56·0, 61·0, 61·5, 62·5				
				Stankau	Stationen der Böhmischen Westbahn: Inneres Nonnthal, Anif, Grödig, Leonhard-Drachenloch					58·0, 63·0, 63·5, 64·5				
				Stupno-Břes	Stationen der Böhmischen Westbahn: Inneres Nonnthal, Anif, Grödig, Leonhard-Drachenloch					57·3, 62·3, 62·8, 63·8				
2360	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eisenschlacke des Specialtarifes 3 als Frachtgut	Kladno	Bubenč (Bahnhof)	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1894	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Krenzer ö. W.: 14·4*)	11·6*)	2·8	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Einfahrts-Gebühr in Kladno nicht enthalten
				via Hostiwitz—Bubna										
				Altkladno	Bubenč (Bahnhof)				15·4	14·2	1·2			
				via Kralup										
				Kladno	Bubenč (Bahnhof)	1. Auflieferung eines Minimalquantums von 6780 Tonnen (à 1000 kg). 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894		16·0**)	10·6**)	5·4	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber und Empfänger lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der B.E.B. oder St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorgelegt werden müssen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtbegünstigung **) In diesen Frachtsätzen ist die Einfahrts-Gebühr in Kladno bereits enthalten
				via Hostiwitz—Bubna										
				Altkladno	Bubenč (Bahnhof)				15·4	10·6	4·8			
				via Kralup										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2361	Böhmischen Commercialbahnen		Eisenschlacken	Miröschau	Rokycan	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1891	Kreuzer 6·0	4·8	1·2	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Miröschau Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Bei Sendungen von Miröschau Original-Aufgabe-Recepisse bezw. Duplicat-Frachtbriefs, auf den Reclamanten als Absender lautend. Die bezeichneten Documente sind spätestens bis Ende März 1895 vorzulegen	
			Eisen aller Art						Verschieden	5·5	Verschieden			Von den nebigen Frachtsätzen wird noch eine Superrefactie von 0·5 kr. (fünf Zehntel Kreuzer) pro 100 kg gewährt, wenn innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses von den drei Eisensorten zusammen ein Minimal-Verfrachtungsquantum von 5000 t aufgebracht wird
			Eisen und Eisenwaaren der Classen A		Nezvěstic*)				16·0	12·5	3·5			
			B						15·5	12·5	3·0			
			C						13·5	9·5	4·0			
			Eisen und Eisenwaaren der Classen A			Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			16·0	12·5	3·5			Das zur Verfrachtung gelangende Quantum dieser Artikel wird in das zur Erreichung der Superrefactie bedungene Minimalquantum von 5000 t mit einbezogen, jedoch wird hiefür eine Superrefactie nicht geleistet
			B						15·5	12·5	3·0			
				oder vice versa										

*) Von der rücksichtlich der Strecke Miröschau-Nezvěstic gewährten Begünstigung sind alle Sendungen nach oder von Pilsen und darüber hinaus ausgeschlossen.

| Fortlaufende Nr. | | |

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:						Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
	von der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit		Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung
	und im Namen der		von	nach								
2365	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft											
	Oesterr. Nordwestbahn											
		Niederschlesischer Coaks					Niederschlesische Gaskohle und Coaks					
		Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1892 nach den westlichen Linien der k. k. Oe.St.B. etc.				Sämmtlichen Versandtstellen der directen Tarife vom 1. Jänner 1889 und vom 1. Juni 1889 und von Mittelsteine St.E.G. loco				
		Prag-Hrabovka transit für Stationen der k. k. Oe. St. B. von Benescbau bie Gaiebach - Wartberg (excl.), welche im Tarife vom 1. November 1892 nicht enthalten sind	Beraun und Radotin	den Stationen der k. k. Oe. St. B. von Beneschan bis Gaiebach - Wartberg (excl.), welche im Tarife mit der Cnrskürznng A) bezeicbnet sind	Bubna loco und transit	Prag St.E.G. Prag. Oe.N.W.B. Vysočan Oe.N.W.B. Lieben St.E.G. Lieben Oe.N.W.B.						
		Auflieferung eines Minimal-Quantums von 1000 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. — Anfrechtbaltung der für Kohle resp. für Coaks bestebenden Tarifbestimmnngen										
		Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894										
		Tarif vom 1. Jänner 1889	Tarif vom 1. November 1892				Tarif vom 1. Jänner 1889, vom 1. Jnni 1889 und Theil II, Heft 7, des Localtarifes der St.E.G.					
		V e r s c h i e d e n										
		9·8	2·0	3·8	3·2	4·2	kr.					
		I m R ü c k v e r g ü t n n g e w e g e										
		Auf den Namen des Reclamanten als Vereender lantende, bahnämtlich beglaubigte Dnplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütnngsstempel tragen dürfen und längstene bie Ende März 1895 vorzulegen sind										
												Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss
												Besondere Bemerkungen

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

K. k. Oesterr. Staatsbabnen, k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft, k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddentscben Verbindungsbahn, k. k. pr. Böhmiscben Commercialbsbnen, k. k. pr. Eisenbahn Wien-Aspang, Mäbrisch-schlesischen Centralbahn, a. pr. Bnschtéhrader Eisenbabn, k. k. pr. Böhmischen Nordbahn, k. k. pr. Böhmiecben Westbabn nnd k. k. pr. Anssig-Teplitzer Eisenbahn

Kupfervitriol zur Bekämpfnng der „Peronospora viticola und infestans“

A) In allen Relationen des Localverkehres	B) Im directen Verkehre der vorstehend angeführten Verwaltungen untereinander
Anfgabe ale Frachtgnt 1. In beliebigen Qnantitäten 2. In Quantitäten von mindestene 5000 kg pro Frachtbrief	
Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1894	
Localtarife der einzelnen Verwaltungen	
V e r e c h i e d e n	
ad 1) 50 pCt. Nachlass von den officiellen Frachtsätzen der Classe II ad 2) 50 „ „ „ „ „ „ „ „ A	
ad A) Im Kartirungswege ad B) Im Rückvergütungswege nach Massgabe der Differenz zwiscben den ans dem directen Tarife entfallenden Antbeilen nnd den um 50 pCt. reducirten Fracbtsätzen der Localtarife der einzelnen Verwaltnngen	
ad B) Gegen Vorlage der Original-Fracbtbriefe, welche Docnmente längstens bis Ende März 1895 einzusenden sind	
Die nebenstehende Frachtbegünstigung findet jedoch nur anf solche Knpfervitriol-Sendnngen Anwendung, zu welchen die Absender ein von den betreffenden Landwirtbscbafts-Geeellschaften, Ackerbau-Gesellscbaften oder von den znständigen Landescnlturräthen, bezw. den Landescnltur-Sectionen (Vereinen) ansgestelltes Cartificat (Begleitschein) beibringen, mit welcbem bestätigt wird, dass die Knpfervitriol-Sendnngen tbatsächlich znr Bekämpfung der genannten Pilze bestimmt eind	

Die Seitens der k. k. pr. Anssig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft im Verordnungs-Blatte Nr. 52 vom 6. Mai 1890 anf Seite 844 unter Nr. 283 in dieser Angelegenheit veranlasste Publication tritt gleichzeitig ausser Kraft.

Fortlaufende Nr.	2367	2368	2369
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Garne der Positionen G 3 und 4 im Tarife, Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893	Frachtgüter, mit Ausnahme jener Artikel, deren Auf- oder Abladen dem Absender oder dem Empfänger tarifmässig obliegt, sowie jener Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gemacht wurden, dass das Abladen durch die Arbeiter auf Kosten der Partei zu erfolgen hat, ferner mit Ausnahme von mineralischer Kohle und Coaks	Frachtgüter der Classen: I, II (gesperrige Güter); I, II (sperrige Güter)
für die Transportstrecke: von	Nachod oder vice versa	In allen Relationen von oder nach Berkovic-Melnik	Leitomischl oder vice versa
für die Transportstrecke: nach	Weckelsdorf		Inländischen Stationen ab Chotzen in der Richtung gegen Bodenbach-Braunau, bezw. Halhstadt u. gegen Olmütz (Olmütz exclusive)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	160 Tonnen. Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen		Olmütz loco und transit
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bei directer Bahnbeförderung via Chotzen
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarife	Local- hezw. Gemeinschaftstarife
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden		Verschieden: kr. 96·6, 65·9, 119·0
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	10 kr. ö. W.		kr. 81·6, 61·9, 111·0
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg		0·8 kr. ö. W. pro 100 kg (als Nachlass von der Manipulationsgebühr)	kr. 15·0, 4·0, 8·0; 5·0, 2·0, 6·0
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Orig.-Frachtbr. bezüglich der Sendungen von Nachod nach Weckelsdorf und der auf den Reclamanten als Absender lautenden Orig.-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, rücksichtlich der Sendungen von Weckelsdorf nach Nachod. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1895 einzureichen	**Bei Aufgabsgütern:** Original-Anfgahs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend; **bei Abgabsgütern:** Original-Frachthriefe, auf die reclamirende Firma als Empfänger lautend. Die Documente, welche die bahnämtliche Bestätigung tragen müssen, dass das Auf-, bezw. Abladen durch die eigenen Arheiter der Partei erfolgt ist, sind längstens Ende März 1895 vorzulegen	Für Sendungen von Leitomischl: Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Für Sendungen nach Leitomischl: Orig.-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1895 vorzulegen
Besondere Bemerkungen		Diese Begünstigung gilt nur für solche Etsblissements. die mit der Station Berkovic-Melnik in directer Schienenverbindung stehen. Die bezüglichen Güter müssen auf der betreffenden Schleppbahn befördert werden	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2370	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Baukalk und Cement	P r a g St. E. G.	Wildenschwert St.E.G. loco *)	Frachtzahlung mindestens a) für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) für das Ladegewicht der verwendeten Wagen Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1894	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	ad a) 42·8 kr. ad b) 27·5 kr.		I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	Auf den Reclamanten als Absender und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, auf welchen bahnämtlich bestätigt sein muss, dass die zu bonificirenden Sendungen thatsächlich für den Neubau in einem Industrie-Etablissement bestimmt waren. Die bezeichneten Documente sind längstens bis Ende August 1894 einzusenden	*) Die Sendungen müssen nachweislich für den Neubau in einem Industrie-Etablissement in Kerhartic bestimmt sein
2371	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	C o a k s	Glückhilfgrube N.M. Friedenshoffnunggrube N.M. Friedenshoffnunggrube B.F.	Prag K.F.J.B. transito für über Hieflau hinaus gelegene Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Niederschlesischer Kohlen- und Coaks etc.-Tarif nach den westlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen etc. vom 1. November 1892	Verschieden	kr. ö. W. Noten 26·4 27·2	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe mit dem Reclamanten als Versender consignirt, spätestens bis Ende Februar 1895	Sollten innerhalb der Giltigkeitsdauer seitens der K.E.D. Berlin Curszuschläge eingeführt werden, so erhöhen sich die zugestandenen Sätze in gleichem Ausmasse
2372	**Buschtéhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Hopfen in Ballots und Ballen als Frachtgut	Mit Giltigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893 gelten die im Verordnungsblatte vom 7. November 1893, Nr. 128, unter fortlaufender Nummer 1967 veröffentlichten Kartirungsfrachtsätze unter Aufrechthaltung der gleichen Bedingungen auch in der umgekehrten Richtung, d. i. von Eger (B.E.B.) und Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.) nach Auscha									
2373	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Rücksichtlich der im Verkehre zwischen Stationen der ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Bahn mit Wien und österreichischen Stationen direct abgefertigten Sendungen, werden ab 1. December 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1894 diejenigen Differenzen vergütet, welche sich zwischen den factisch eingehobenen Beträgen und den auf Grund der im Verordnungsblatte Nr. 137 ex 1893, sub Pos. 2129—2132 publicirten „R e f a c t i e - T a b e l l e n“ bei Einhaltung der dortselbst angegebenen Bedingungen resultirenden Beträgen ergeben. Im Uebrigen sind die Bestimmungen der angeführten Publicationen massgebend.									

Fortlaufende Nr.	2374	2375	2376
Die Publication erfolgt und im Namen der von der	**Oesterr. Nordwestbahn**	**Oesterr. Nordwestbahn**	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnord-deutschen Verbindungsbahn**
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	
	Koble, Coaks und Koblenbriquettes	Kohle, Coaks und Kohlenbriqnettes	Baumaterialien nnd Baninventar-Gegenstände
für die Transportstrecke: von	Sämmtlichen in den citirten Kohlentarifen enthaltenen Versandtstellen	Schwadowitz-Eipel	Von sämmtlicben gesellschaftlichen Stationen
für die Transportstrecke: nach	Ćaelan trans. für: Žleb und Wrdy-Bučic; Močovic	Ćaelan trans. für: Žleb und Wrdy-Bučic; Močovic	Deutsch-Brod
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufrecbtbaltnng der Bedingnngen der citirten Koblentarife	Anfrechthaltnng der Bedingungen des Ansnahmetarifes I dee citirten Localtarifes	Bei Aufgabe von, resp. Fracbtzahlnng für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen unter Aufrecbthaltnng der für die einzelnen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmnngen. Die Oe.N.W.B. nnd S.N.D.V.B. mñssen znsammen mindeetens mit einer Entferunng von 40 km am Traneporte betheiligt sein
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstene bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bie anf Widerrnf, längstens bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstens bis 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Brannkoblentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. April 1890, Niederschles. Koblentarif nach der Oe.N.W.B. etc. v. 1. Jnni 1889 nnd Oberschles.-Oesterr. Koblenverkehr über Mittelwalde p. p., Tarif vom 1. Jänner 1892	Localtarif der Oe.N.W.B. nnd S.N.D.V.B. vom 1. Augnst 1883	Localtarif der Oe.N.W.B. nnd S.N.D.V.B.
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	34·9	Verechieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Verscbieden	32·9	Verechieden
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (kr. ö. W. Noten)	2·0; 3·5	2·0; 3·5 (kr. ö. W. Noten)	30%ige Ermässigung der officiellen Fracbtsätze der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.
Art der Durchführung	Im Rückvergütnugswege	Im Rückvergütnngewege	Im Rückvergütnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirnng erfolgt, nnd Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gescheheu muss	Babnämtlicb beglanbigte Duplicat-Frachtbriefe, anf Žleb, Wrdy-Bnčic bezw. Močovic als Abgabsetationen lantend, mit der reclamirenden Firma als Versender consignirt, spätestens vorzulegen bis Ende Februar 1895	Bahnämtlicb beglanbigte Dnplicat-Frachtbriefe, auf Žleb, Wrdy-Bnčic bezw. Mečovic als Abgabsstationen lautend, mit der reclamirendeu Firma als Versender consignirt, spätestens vorznlegen bis Ende Febrnar 1895	Gegen Vorlage der Dnplicat-Frachtbriefe, anf welchen das Banbnrean der Localbahn Deutsch-Brod—Hnmpolec als Absender nnd alleiniger Empfänger erscheinen mnss, bis Ende Februar 1895
Besondere Bemerkungeu	Falle sich die in Betracht kommenden officiellen Frachtsätze der citirten Tarife innerhalb der Giltigkeitsdaner ermäseigen, verringert sich der zngestandene Nachlass in gleichem Anemaese eventnell bis znm gänzlicben Erlöscheu	Falls sich die in Betracht kommenden officiellen Fracbtsätze der citirten Tarife innerbalb der Giltigkeitsdaner ermässigen, verringert sich der zngestandene Nachlass in gleichem Ansmasse eventnell bis znm gänzlichen Erlöscheu	Die Transporte mñssen für den Ban der Localbahn Dentsch-Brod—Hnmpolec bestimmt sein

Böhmischen Nordbahn

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2377			Stückgüter der Classen I und II	Röhrsdorf trans.	Zwickau i. B. und umgekehrt	Mit der Bestimmung für Ortschaften des Gabler Bezirkes oder von dort stammend		Localgütertarif vom 15. August 1889	10	8	2	Ausweis der Station Zwickau i. B. bis 15. des auf den Transport folgenden Monats	Original-Frachtbriefe auf den Namen d. contrahirenden Firma als Empfängerin lautend, vor dem 1. März 1895	
2378			Baumwollwaaren	Turnau trans.	Zwickau i. B. für Gabel und umgekehrt				55	44	11	Für Sendungen von Gabel die Aufgabsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, für solche nach Gabel die Original-Frachtbriefe		
2379			Garne	Turnau trans.	Zwickau i. B. für Gabel				55	44	11	Original-Frachtbriefe		
2380			Güter aller Art	Bodenbach B. N. B. und Tetschen B. N. B. trans.	Zwickau i. B. für Gabel und umgekehrt	Nur für Im- und Export-Sendungen giltig			Diverse	Diverse	5	Für Sendungen von Gabel die Aufgabsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, für solche nach Gabel die Original-Frachtbriefe		Auf diese Sendungen hat die in der vorhergehenden Position für Stückgüter der Classen I und II publicirte Refactie keinen Bezug
2381			Güter der Normalclasse I	Bodenbach (B.N.B.)	Tetschen (B.N.B.)	Provenienz der Sendungen von Stationen der B.N.B. oder transit derselben			10	6	4	Anfgabsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, vor dem 1. März 1895 mit der bahnämtlichen Bestätigung, dass die betreffenden Sendungen von Stationen der Böhmischen Nordbahn in Bodenbach angelangt sind		
2382			Kohle, mineralische und Coaks	Kralup trans.	Prag (B.N.B.) via Neratovic	Bei Auflieferung einer Jahresmenge von mindestens 4000 t 8000 t			11 *)	10 6	1 3			*) Post 19 des Anhanges

Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894

Im Rückvergütungswege

Kreuzer

Fortlaufende Nr.	2383	2384	2385	2386	2387	2388
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Böhmischen Nordbahn					Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Melasse und Osmosé-wasser	Regie-Braunkohle der k. k. öst. Staatsbahnen	Salze und Kunstdünger	a) Locomotive b) Locomotiv- u. Wagen-bestandtheile	Braunkohle	Doppeltschwefligsaures Natron
für die Transportstrecke von	Kralup loco und trans. bis incl. Saaz	Bodenbach trans.	Röhrsdorf trans.	Kralup und umgekehrt Neratovic	Bodenbach trans.	Wien (Nordbahnhof)
für die Transportstrecke nach	Jungbunzlau (B.N.B.) loco	Böhm.-Leipa trans.	Zwickau i. B.		Grund Georgenthal und Niedergrund	Granica trans. und Szczakowa trans.
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Minimalquantum 600 t in Cisternenwagen	Die Kohlensendungen müssen an die Heizbausleitung der Localbahn Leipa-Niemes adressirt sein	Mit der Bestimmung für Ortschaften des Gabler Bezirkes, mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Regiegüter der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Unter Aufrechtbaltung der allgemeinen Bestimmungen	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. — Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr mit Granica trans. bestehenden, das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894					Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif vom 15. August 1889				Inländischer Braunkohlen-Tarif vom 1. September 1892	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr, giltig vom 1. Juli 1892
Frachtsatz per 100 kg	24	15·4	8		Diverse	Besteht kein Verband-Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	21	4·8	6	a) 0·13 kr. b) 0·20 kr. pro 100 kg und 1 km plus 2 kr. Mgb.	Diverse	56·7 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	3	10·6	2		2	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege				*)Im Rückvergütungswege an den Empfänger beim Bezug der Sendung	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1895					
Besondere Bemerkungen					*) Von den auf die Strecke Bodenbach Bestimmungsstation entfallenden Frachtantheilen	

Kreuzer

Fortlaufende Nr.	2389	2390
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Leer retourgehende Bierfässer	Packpapier und Pappendeckel, insoweit selbe nach den Classen II—A—A tarifirt werden 1. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg; 2. „ „ „ jeder Menge
für die Transportstrecke von	Wien St. E. G. oder K. F. N. B.	Zauchtel transito (für Sendungen von Wigstadtl)
für die Transportstrecke nach	Ungar.-Hradisch-Stadt	Wien Nordbahnhof / Krakau loco und transito / Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exclusive der Localbahnstrecken)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe als Frachtgut unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. — Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. — Anf- und Abladen, sowie Ab- und Auflegen der Sendungen durch Parteiorgane	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. — Auflieferung der nach Galizien bestimmten Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen
	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1890	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz per 100 kg	57·3 kr.	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	40·7 kr.	82·3 kr. / 77·8 kr. / 0·41 kr. pro 100 kg und 1 km plus 4 kr. Mgb. per 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	16·6 kr.	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche von Seite der Anflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Aufladen durch Parteiorgane besorgt und von Seite der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen		Die Frachtbegünstigungen ad 1. haben für Sendungen mit der Bestimmung nach ungarischen Stationen keine Giltigkeit. Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen finden nur Anwendung, wenn die Sendungen in der Strecke Wigstadtl—Zauchtel per Bahn und zu den normalen Tarifsätzen befördert werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2391	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken und Sinteln der Posit. 9—19 der Güter-Classification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Lipina-Carlshütte	Trzynietz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	14·4 kr.		Im Kartirungswege		Hiedurch wird der im Vrdgs.-Bl. Nr. 136 ex 1893, snb Post 2122, für dieselben Artikel u. die gleiche Relation publicirte Frachtsatz von 16·6 pro 100 kg aufgehoben
2392	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Regie- und Material-Gegenstände der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, soferne dieselben für Rechnung dieser Verwaltung expedirt werden, und zwar:	Wien-Nordbahnhof	Oderberg	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Erscheinen der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtbriefen als Aufgeber und Empfänger	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			I. Eilgüter, gewöhnliche						451·6	200·5	251·1			
			(I. Frachtgüter: a) bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten, und zwar: Güter d. Classe I						166·8	98·9	67·9			
			„ „ „ II						142·0	98·0	44·0			
			„ „ „ A						98·3	94·0	4·3			
			b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, und zwar: Güter d. Classe I						166·8	61·9	104·9			
			„ „ „ II						142·0	61·0	81·0			
			„ „ „ A						98·3	57·0	41·3			
			„ „ „ B						76·2	54·3	21·9			
				bezw. vice versa										
2393	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteingries	Kalk-Podol	Aussig St.E.G. loco und transit	In vollen Wagenladungen und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	44·1 kr.	23·0 kr.	21·1 kr.	Im Kartirungswege		
			Kalksteinmehl						54·3 kr.	26·9 kr.	27·4 kr.			

2394 **Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**

Berichtigungen.

Bei den im Verordnungs-Blatte Nr. 137 vom 30. November 1893, snb Post Nr. 2133, für den Transport von Stückgütern und der in die Wagenladngs-Classen A und B rangirenden Artikel als Frachtgnt pnblicirten ermässigten Frachtsätzen sind nachstehende Berichtigungen dnrchzuführen, und zwar:

1) auf Seite 2183, Tabelle I, sub b),

ist im Verkehre mit (Verbász-Kula „ / Zombor „ / „ „) der Frachtsatz: der Classe I von 130 anf 148 abznändern; „ „ II zn streichen; „ „ I von 115 anf 133 abznändern; „ „ II „ 105 „ 123 „ für Güter aller Art zu streichen;

2) auf Seite 2184, Tabelle I, sub c),

ist im Verkehre mit (Hidas-Bonyhad / Nagy-Dorogh / „ „) der Frachtsatz: für Güter aller Art zu streichen; der Classe I von 85 auf 99 abznändern; der Classe II und für Güter aller Art zn streichen.

Druckfehler-Berichtigungen. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 139, ex 1893, fortlanfende Nummer 2217, haben sich in einem Theile der Auflage Druckfehler eingeschlichen, nnd zwar: Auf Seite 2234 ist in der Rubrik „Zngestandener Frachtsatz pro 100 kg“ in der Relation Friedland K.F.N.B.—Olmütz transito (für Böhmen und darüber hinaus) der fehlende Frachtsatz mit „**23·2 kr.**“ nachzntragen uud in der Relation Saybnsch loco und transito—Wagram, Gänserndorf, Marchegg, Angern und Dürnkrut die Gebühr von 7·4 auf „**47·4 kr.**“ richtig zu stellen. Weiteres ist anf Seite 2235 die fortlaufende Nnmmer „2218“ zn streichen, da die Frachtbegünstigungen anf den Seiten 2234 nnd 2235 ein **einziges, zusammengehängtes Zugeständniss** darstellen.

Im Verordnungs-Blatte Nr. 140 ex 1893, fortlanfende Nummer 2284, mnss es in der Rnbrik „Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg“ ad a) Zeile 1, anstatt 36·3 kr., richtig **86·3 kr.** heissen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 142. Wien, 14. December 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnrecht. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, eventuell mit elektrischer Betriebskraft herzustellende Localbahn von der Station Gmunden der k. k. Staatsbahnen in die Stadt Gmunden.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma Stern & Hafferl in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, eventuell mit elektrischer Betriebskraft herzustellende Localbahn von der Station Gmunden der k. k. Staatsbahnen in die Stadt Gmunden im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 25. November 1893. Z. 55.673.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, eventuell schmalspurige mit Dampf- oder elektrischer Betriebskraft zu betreibende Strassenbahn von Brüx über Kopitz, Rosenthal, Lindau, Nieder- und Oberleutensdorf etc. etc., sowie direct zurück nach Brüx mit einer Abzweigung von Johnsdorf zum Anschlusse an die Hauptlinie bei Niedergeorgenthal.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bezirksobmann und Bürgermeister Carl von Pohnert in Brüx, als Obmann des Actionscomité der betheiligten Gemeinden, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, eventuell schmalspurige mit Dampf- oder elektrischer Betriebskraft zu betreibende Strassenbahn von Brüx über Kopitz, Rosenthal, Lindau, Nieder- und Oberleutensdorf, Bettelgrün und Hammer nach Johnsdorf und von da über Malteuern, sowie direct zurück nach Brüx mit einer Abzweigung von Johnsdorf über Obergeorgenthal und Vierzehnhöfen zum Anschlusse an die Hauptlinie bei Niedergeorgenthal im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 25. November 1893. Z. 59.090.

Aenderung der Statuten der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die im § 7 geänderten Statuten der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz genehmigt.

Wien, am 7. December 1893. — Z. 29.191. H.-M.-Z. 65.511.

Eröffnung der Fortsetzungsstrecke Stupno-Břas—Radnitz des Flügels Chrast—Stupno-Břas der Böhmischen Westbahn.

Am 1. December 1893 wurde die Fortsetzungsstrecke Stupno-Břas—Radnitz des Flügels Chrast—Stupno-Břas der Böhmischen Westbahn mit der Station Radnitz (Endstation) für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 6. December 1893. G.-I.-Z. 24.001/II.

Eisenbahnrecht.

Zur Frage der Beseitigung von Strassenkreuzungen im Bahnniveau.

Es wurde kürzlich die Frage aufgeworfen, welche rechtlichen Bestimmungen hinsichtlich der Beseitigung von Kreuzungen öffentlicher Wege im Niveau der Letzteren für den Fall gelten, als die Verkehrssteigerung auf den betreffenden Wegen oder die vermehrte Benützung der Bahngeleise aus polizeilichen Rücksichten den Fortbestand einer Niveaukreuzung nicht mehr gestattet.

Bei Beantwortung dieser Frage können nun — insoweit nach § 13 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, die Judicatur den Verwaltungsbehörden zusteht — im Wesentlichen folgende Gesichtspunkte als massgebend betrachtet werden:

Für die Beurtheilung der sich ergebenden concreten Fälle bilden die wesentlichste Grundlage die Bestimmungen des citirten Gesetzes § 10, lit. c) und d), wonach rücksichtlich der Verpflichtungen der Eisenbahnen in Bezug auf die berührten öffentlichen Wege die bei der Anlage der Bahn bestehenden Verhältnisse in Betracht kommen und die Eisenbahn-Unternehmungen gehalten sind, die Kosten der durch ihre Anlage bedingten Aenderung dieser Verhältnisse zu tragen. Eine gewisse, in der Praxis jedoch schwer abzugrenzende Einschränkung erleidet dieser Grundsatz durch die den Eisenbahn-Unternehmungen im § 10, lit. b), des citirten Gesetzes auferlegte Verbindlichkeit, nicht nur während des Baues, sondern auch in der Folge für allen durch den Eisenbahnbau veranlassten Schaden an öffentlichem oder Privatgut aufzukommen: eine Bestimmung, aus welcher die Verwaltungen öffentlicher Wege wegen der Schwierigkeit des Schadensnachweises wenig Nutzen ziehen können.

Ueber die rechtlichen Bedingungen der Herstellung von Niveaukreuzungen (Niveau-Ueberführungen) finden sich in der österreichischen Eisenbahngesetzgebung keine speciellen Bestimmungen vor. Es werden vielmehr auf dieselben die in dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze und in der Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für den Eisenbahnbau im Allgemeinen aufgestellten Grundsätze angewendet. Demgemäss werden die durch den Bauplan hinsichtlich der darin beantragten Niveaukreuzungen berührten Strassenverwaltungsbehörden und Organe der politischen Begehung als Interessenten beigezogen. Dieselben üben bei der Begehung das jedem Interessenten zustehende Recht aus, gegen das Bauproject von ihrem Standpunkte Einwendungen zu erheben. Finden solche Einwendungen in dem Commissionsantrage keine Berücksichtigung, so entscheidet das Handelsministerium über die Zulässigkeit der im Bauplane beantragten Niveaukreuzungen. Es kommt also hinsichtlich der Zulässigkeit einer Niveaukreuzung lediglich auf den Ausspruch der zur Ertheilung der Baubewilligung zuständigen Behörde an, und ist eine Einwilligung des Wege-Unterhaltungspflichtigen oder des Wege-Eigenthümers nicht erforderlich. Ein Anderes wäre es, wenn es sich nicht um eine transversale Durchkreuzung (Durchschneidung) eines öffentlichen Weges durch eine Eisenbahn, sondern um eine longitudinale Mitbenützung einer der öffentlichen Benützung gewidmeten Wegstrecke handeln würde. Zu einer solchen Mitbenützung bedarf es allerdings der Zustimmung des zur Erhaltung des öffentlichen Weges Verpflichteten (§ 10, lit. d, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes, und Artikel X des Localbahn-Gesetzes vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81).

Durch die im Wege der Baubewilligung für eine Bahn ausgesprochene behördliche Genehmigung einer im Bauprojecte beantragten Niveaukreuzung erlangt die Eisenbahn-Unternehmung nur ein widerrufliches Benützungsrecht.

Specielle gesetzliche Vorschriften darüber, wer die Kosten zu tragen hat, wenn an Stelle einer vorhandenen Niveaukreuzung nachträglich eine Strassenbrücke über die Bahn oder eine Unterfahrung der Bahn durch die Strasse hergestellt werden muss, bestehen nicht.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 247. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. December erstattet Abg. Neuwirth im Namen des Gewerbe-Ausschusses Bericht über den Gesetzentwurf, betreffend die Ausdehnung der Unfall-Versicherung. Redner betont, dass die in Berathung stehende Vorlage ein sehr belangreicher Schritt nach vorwärts in Bezug anf die Arbeiter-Versicherung sei. Das Gros der Eisenbahn-Bediensteten, welchem bisher die Wohlthat der Unfall-Versicherung vorenthalten blieb, werde nun in das Gesetz mit einbezogen. Redner bespricht sodann in eingehender Weise die Details der Vorlage und macht auf grosse Uebelstände in der Organisation des gesammten Unfall-Versicherungswesens aufmerksam. Er stellt schliesslich Namens des Gewerbe-Ausschusses folgende Anträge:

1. „Das Haus wolle beschliessen, es sei in die Specialdebatte über den vorliegenden Gesetzentwnrf, betreffend die Ausdehnung der Unfall-Versicherung nach der Fassung des Ausschussantrages einzugehen und diesem Gesetzentwurfe die verfassungsmässige Zustimmung zu ertheilen.
2. Die Regierung wird aufgefordert, einen Gesetzentwurf, betreffend die Ausdehnung der Unfall-Versicherung anf den gesammten Betrieb der Post- und Telegraphen-Verwaltung spätestens bei Beginn des nächsten Sessionsabschnittes verfassungsmässiger Behandlung zuzuführen."

Abg. Dr. Ebenhoch betont, dass die Ausdehnung der Unfall-Versicherung unwillkürlich zu einer Prüfung der Wirksamkeit des bestehenden Unfall-Versicherungs-Gesetzes herausfordere. Die Erfahrungen, die mit dem Gesetze vom 28. December 1887 gemacht worden, seien durchaus nicht danach angethan, die Wirksamkeit desselben noch weiter auszudehnen.

Das Hauptübel liege in der schwerfälligen bureaukratischen Verwaltung dieser Institntion, durch welche die Verwaltungskosten unverhältnissmässig hoch ausfallen. Redner gibt eine statistische Uebersicht über die Leistungen und Verwaltungskosten des Unfall-Versicherungs-Institutes und erklärt schliesslich, dass er und seine Parteigenossen gegen die Gesetzvorlage stimmen werden.

Abg. Dr. Hallwich spricht sich für eine Trennung der Versicherung der landwirthschaftlichen Arbeiter von jener der gewerblichen und Industrie-Arbeiter aus, da die Kosten der landwirthschaftlichen Versicherung zum grossen Theile von der Industrie getragen werden müssen. Schliesslich befürwortet Redner die thunlichste Unterstützung der Ausgestaltnng der berufsgenossenschaftlichen Versicherung.

Abg. Wenger. Er klagt darüber, dass seinerzeit den Vertretern der bäuerlichen Bevölkerung von Seite des Regiernngs-Vertreters bei Einführung der Unfall-Versicherung in Aussicht gestellt wurde, dass die einznzahlenden Prämien nur minimale sein werden. Leider habe es sich herausgestellt, dass diese Prämien sehr hohe seien und eine schwere Belastung der Bevölkerung bilden. Auch die Kosten der Commissionen, welche aus Anlass eines Unfalles zur Vornahme von Erhebungen ausgeschickt werden, stellen sich unverhältnissmässig hoch.

Abg. Dr. Ritter von Lewicki bemerkt, dass das auf dem Gebiete der socialen Gesetzgebung Vollbrachte das verdienstvolle Werk des Grafen Taaffe sei. Er begrüsst den vorliegenden Gesetzentwurf und gibt seiner Genugthuung über die ausgezeichnete Arbeit des Berichterstatters Ausdruck. Er erklärt, dass er den Principien der Arbeiter-Versicherung in ihren verschiedenen Combinationen die vollste Sympathie entgegen bringe. Er begrüsst insbesondere die Ausdehnung der Unfall-Versicherung auf die Bediensteten der Eisenbahn-Unternehmungen. Redner mahnt schliesslich zur Sparsamkeit in der Verwaltung,

die am besten durch unbesoldete Verwaltungsräthe besorgt werden könnte, da es sich ja um das Geld für Witwen und Waisen handle.

Abg. Plass beklagt die schwere Belastung des Bauernstandes durch die Unfall-Versicherung, welche von diesem Stande umso schwerer zu tragen sei, da sich von Jahr zu Jahr die Verwerthung der Bodenproducte schwieriger gestalte, die Steuerlast eine sehr hohe geworden und der Realcredit schwer zugänglich und nur mit grossen Opfern zu erhalten sei.

Regierungs - Vertreter Sectionschef Dr. Freiherr von Plappart erörtert zunächst die bisherigen Gebahrungs-Resultate der Unfall-Versicherungs-Anstalten und zeigt, dass erhebliche Schwankungen zwischen den verschiedenen Anstalten und innerhalb der einzelnen Jahre zu constatiren seien. Insofern gewisse Mängel des Unfall-Versicherungs-Gesetzes an den ungünstigen Ergebnissen Schuld tragen, habe die Regierung schon das Nöthige vorgekehrt, um eine Vorlage zu entwerfen, welche mit den Desiderien nach Vereinfachungen und Erleichterungen beinahe übereinstimme, die sich in dem Berichte des Gewerbe-Ausschusses finden. Auch was die Durchführungsvorschriften betreffe, werde Abhilfe getroffen werden, und sei es hier namentlich die Revision der Gefahrenclassen, die eine wesentliche Abhilfe zu schaffen im Stande sein werde. Der Regierungs-Vertreter widerlegt hiebei die Bemerkung des Abg. Wenger.

Die von dem Abg. Dr. Ebenhoch bezüglich der Verwaltungskosten gebrachten Ziffern seien allerdings geeignet, ein ungünstiges Licht auf die Gebahrung zu werfen. Abg. Dr. Ebenhoch habe jedoch darauf keine Rücksicht genommen, dass die ausgezahlten Entschädigungen bei den Anstalten, die auf das Capital-Deckungssystem gegründet sind, nur einen verhältnissmässig kleinen Theil jener Auslagen darstellen, welche durch die Unfälle veranlasst sind. Ein viel grösserer Theil der Auslagen betrifft die Deckungs-Capitalien für die flüssig werdenden Renten.

Was die Langsamkeit in der Ermittlung und Zuerkennung von Entschädigungen anbelangt, so gibt die Regierung zu, dass viele bedauerliche Verzögerungen unterlaufen. Es ist aber nicht die Unfall-Versicherungs-Anstalt allein, welche hier zu handeln hat: es sind auch die Unternehmer, die Arbeiter, die politische Bezirksbehörde, die Gemeinde, die Aerzte, die Krankencassen, welche die ersten vier Wochen zu übernehmen haben, und noch andere Factoren. Auch in dieser Beziehung werde die in Aussicht genommene Vorlage der Regierung geeignet sein, Wandel zu schaffen.

Der Regierungsvertreter erörtert sodann die Frage, ob das Capitaldeckungs- oder das Umlagensystem den Vorzug verdiene, und betont als einen wesentlichen Nachtheil des Letzteren, dass es mit den künftigen Jahren nicht rechne, und unter Umständen zu Gefahren führen könne, wie man sie bei den Bruderladen erlebt habe.

Was die Schaffung von berufsgenossenschaftlichen Versicherungs-Anstalten betreffe, so hätte eine solche in Oesterreich mit der Schwierigkeit zu kämpfen, dass die Anzahl der Industrien bei uns doch eine verhältnissmässig geringere ist.

Der Regierungsvertreter bemerkt, dass ursprünglich die Versicherung der Eisenbahn-Arbeiter mit Rücksicht auf die dem entgegenstehenden Schwierigkeiten nicht vorgesehen war, dass aber die Regierung über Andringen des Gewerbe-Ausschusses die Frage in die Hand genommen habe und es ihr thatsächlich auch gelungen sei, die gesetzliche Einbeziehung der Eisenbahn-Arbeiter zu ermöglichen. Die Frage der Einbeziehung der Werkstätten-Arbeiter sei ausserordentlich heikler Natur, und in dieser Beziehung werde die Regierung ihre Stellung in der Specialdebatte kennzeichnen.

Abg. Dr. Gross bedauert, dass die Vorlage in solcher Weise bekämpft wurde, wie dies durch den Abg. Dr. Ebenhoch geschehen sei. Er widerlegt sodann eingehend die Ausführungen des Abg. Ebenhoch.

In der 248. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. December polemisirt Abg. Freiherr von Morsey zunächst gegen die Ausführungen einzelner pro-Redner und bemerkt, dass die Klagen gegen die Unfallversicherung sich weniger gegen das Institut und das Princip, als gegen die Ausführung desselben kehren. Die bureaukratische Verwaltung müsse vereinfacht, die Kosten derselben vermindert und die Gefahrenclassen richtiggestellt werden. Redner spricht sich gegen die Ausdehnung der Unfallversicherung auf das Kleingewerbe aus, da dasselbe dort, wo es durch Unfälle bedroht erscheine, heute schon versicherungspflichtig ist. Wichtiger als die Unfälle einzelner Fabriksarbeiter sei die allgemeine Thatsache, dass arme Fabriksarbeiter im Alter mit Weib und Kind in die Heimatsgemeinde zurückkommen und der Armenunterstützung anheimfallen. So lange die Heimatsgesetzgebung nicht geändert werde, könne von einer Einbeziehung weiterer Kreise in die Unfallversicherung gar nicht die Rede sein. Der kleine Grundbesitzer sei überdies nicht in der Lage, Lohnberechnungen und Lohnstatistik zu führen, besonders dort, wo noch die Naturalwirthschaft herrsche.

Abg. Dr. Baernreither hält es für nothwendig, dass man bei der Beurtheilung der Wirksamkeit der Unfallversicherung sich nicht zu einer ungerechten Kritik verleiten lasse. Auf die gestrige Debatte zurückgreifend, weist Redner nach, dass die Verwaltungskosten für die Arbeiter-Unfallversicherung, obgleich sie für drei Jahre mit einer Million sehr hoch erscheinen mögen, doch im Verhältnisse zu der Höhe der Versicherungsrente nur 9·2 pCt. betragen. Dieser Percentsatz sei ein sehr niedriger, wie sich aus Vergleichungen mit Privat-Versicherungs-Gesellschaften ergibt.

Redner bespricht nun den Umstand, dass die Anstalt, nachdem sie in den Jahren 1890 und 1891 activ gewesen sei, im Jahre 1892 einen Ausfall auswies. Als Gründe für diese Erscheinung gibt Redner Folgendes an: Die Anmeldungen der Betriebe geschehen durch die Bezirkshauptmannschaften; die betreffenden Behörden lassen die Acten oft lange liegen, und so werde die Anstalt von der Anmeldung des Betriebes viel zu spät verständigt und trete verspätet in ihre Prämienbezüge, während sie bei etwaigen Unfällen sogleich hafte. Noch weit schädigender für die Unfallversicherungsanstalten seien aber die falschen Anmeldungen, welche in unglaublich grosser Anzahl vorkommen.

Berichterstatter Abg. Neuwirth weist darauf hin, dass der Herr Vorredner in seinen lichtvollen Ausführungen ein so klares pathologisches Bild der Unfallversicherungsanstalten gegeben habe, dass ihm, als dem Berichterstatter, eigentlich nichts Anderes mehr übrig bleibe, als das von dem Vorredner Vorgebrachte und einzelne von ihm nicht berührte Punkte des Ausschussberichtes zu resumiren. Nachdem er dies in eingehender Weise gethan, empfiehlt er, das Eingehen in die Specialdebatte zu beschliessen, was geschieht.

Hierauf wird in die Specialdebatte eingegangen.

Artikel I lautet in der Fassung des Ausschussantrages:

„Die nachstehend bezeichneten Unternehmungen werden, insoweit dieselben nicht bereits in Gemässheit des Gesetzes vom 28. December 1887, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, versicherungspflichtig sind, der Versicherungspflicht nach Massgabe der Bestimmungen des berufenen Gesetzes unterworfen:

1. die gesammten Betriebe der Eisenbahnen, gleichviel mit welcher motorischen Kraft sie betrieben werden;
2. die Betriebe aller sonstigen Unternehmungen, welche sich gewerbsmässig mit dem Transporte von Personen und Sachen zu Lande oder auf Flüssen und Binnengewässern befassen, unbeschadet der Ausnahmen, welche im § 2 des berufenen Gesetzes bezüglich der den Seegesetzen unterliegenden Schifffahrtsbetriebe festgesetzt sind;
3. die Baggereien;
4. die Unternehmungen, welche sich gewerbsmässig mit der Reinigung von Strassen und Gebäuden (Fenstern, Dächern u. dgl.) befassen;
5. die gewerbsmässig betriebenen Waarenlager-Unternehmungen, einschliesslich der Lagerhäuser und der Betriebe von Holz- und Kohlenlagern im Grossen;
6. die Unternehmungen von ständigen Theatern, auch wenn dieselben nicht das ganze Jahr hindurch betrieben werden, bezüglich aller an denselben beschäftigten Arbeiter und Betriebsbeamten, sowie der darstellenden Personen;
7. die Berufsfeuerwehren;
8. die Gewerbsbetriebe der Canalräumer;
9. die Gewerbsbetriebe der Rauchfangkehrer;
10. die Gewerbsbetriebe der Steinmetze, Zimmerleute, Brunnenmacher, Pflasterer und Eisenconstructenre, hinsichtlich aller jener Betriebskategorien, welche in die Versicherungspflicht noch nicht einbezogen sind.“

Abg. Dr. Kronawetter glaubt in Betreff der Einbeziehung der Eisenbahnarbeiter, dass denselben aus der Unfallversicherung kein Vortheil gegenüber den jetzt bestehenden Verhältnissen erwachsen werde. Nach dem Haftpflichtgesetze und den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches müsse die Eisenbahn für jeden Unfall einstehen, ohne dass dem Beschädigten eine andere Beweisführung als die Thatsache des Un-

falles auferlegt werde, während nach dem Unfallversicherungsgesetze der Arbeiter, der Beschädigte, den Dolus der betreffenden Eisenbahn nachzuweisen hätte. Es würde daher der Eisenbahnarbeiter in den meisten Fällen weniger erhalten als auf Grund des Haftpflichtgesetzes. Darum hätte Redner gewünscht, dass dieses Regressrecht den Eisenbahnarbeitern gewahrt bleibe. Redner beantragt daher, den Punkt 1 des Artikels I in der Fassung der Regierungsvorlage zu restituiren.

Regierungsvertreter Sectionschef Freiherr von Plappart constatirt, dass zu Artikel I des in Rede stehenden Gesetzentwurfes in zweierlei Richtung gesprochen worden sei; erstens betreffs der in die Versicherungspflicht einbezogenen Eisenbahnbetriebe und zweitens zu Post 10 in Betreff der Einbeziehung der Werkstättenbetriebe jener Unternehmungen, welche ihren Betrieb auf Bauarbeiten erstrecken. Die in dieser Beziehung sowohl heute als auch in der gestrigen Generaldebatte vorgebrachten Einwände macht der Regierungsvertreter zum Gegenstande seiner Erörterungen.

Abg. Dr. Lueger spricht sich dahin aus, dass neben der obligatorischen Versicherungspflicht der Eisenbahnunternehmungen auch die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes aufrechterhalten bleiben sollen.

Bei der Abstimmung wird Artikel I nach dem Ausschussantrage, mit Ausschluss der Pflasterer und Zimmerleute (Antrag des Abg. Grafen Piniński) angenommen.

Hierauf gelangen die Artikel II bis VI unverändert zur Annahme.

Artikel VII veranlasst eine Debatte.

Abg. Dr. Lueger beantragt bei Artikel VII einen Zusatz, nach welchem für die Eisenbahnbediensteten die Wirkungen des Haftpflichtgesetzes aufrechterhalten bleiben sollen. Die Conducteure und Locomotivführer sollen die Wohlthaten des Haftpflichtgesetzes ebenso geniessen wie die Passagiere. Wenn sie nach dem Haftpflichtgesetze eine höhere Summe beanspruchen können als nach der Unfallversicherung, so soll ihnen dieses Recht gewährt werden. Im Antrage des Ausschusses liegt eine Begünstigung der Eisenbahn-Gesellschaften, und dazu dürfe man sich nicht hergeben. Er bittet daher um Annahme seines Antrages.

Abg. Dr. Pattai vertritt die Anschauung, dass die Haftpflicht mit der Unfallversicherungspflicht vereinbar sei. Heute besitzen wir ein Haftpflichtgesetz für die Eisenbahnen, welches die Frage der Haftung bis zu einem gewissen Grade von der Frage des Verschuldens unabhängig mache und die Haftpflicht aus dem Titel des gefährlichen Betriebes ableitet. Dieser Satz sei nur mit Mühe und Noth der juristischen Welt abgerungen worden, so dass man sich in früherer Zeit mit den merkwürdigsten Umwegen habe behelfen müssen, um die Haftpflicht aus dem Titel des Verschuldens ableiten zu können.

Redner erklärt es für ungerecht, dass Derjenige, dem man nicht das geringste Verschulden nachweisen könne, nur 60 pCt. der Rente erhalten solle. Man verweist auf die Schwierigkeiten der Processführung. Wenn aber der Betreffende einen solchen Process durchführt, warum soll er nicht das Ganze bekommen? Auch Gründe der Versicherungspolitik sprechen im gleichen Sinne. Wenn der Mann weiss, dass er unter allen Umständen seine Rente bekommt, ob ihn eine Schuld trifft oder nicht, so wird er vielleicht nachlässiger. Wenn man ihm aber zusichert, dass er in dem Falle, als ihn gar kein Verschulden treffe, das Ganze bekomme, so ist das für das Wohl und die Sicherheit aller Passagiere von höchster Wichtigkeit. Redner bittet daher, den Antrag des Abg. Dr. Lueger anzunehmen.

In der 249. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. December setzt das Haus die Specialdebatte über den Gesetzentwurf, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung fort.

Artikel VII lautet in der Fassung des Ausschussantrages:

„Die Bestimmungen des § 6, Absatz 6, des Unfallversicherungs-Gesetzes und des § 16 dieses Gesetzes, wonach der für die Berechnung des Schadenersatzes, beziehungsweise des Versicherungs-Beitrages anrechenbare Jahres-Arbeitsverdienst eines Arbeiters oder Betriebsbeamten mit dem Betrage von 1200 fl. beschränkt wird, finden auf die von den Eisenbahn-Unternehmungen in Gemässheit des Artikels I, Zahl 1, und der eventuell nach Artikel V versicherten Personen keine Anwendung, sondern es sind die genannten Personen von den Eisenbahn-Unternehmungen mit ihrem ganzen Jahres-Arbeitsverdienste in die Versicherung einzubeziehen.

Die für die genannten Personen zu leistenden Versicherungs-Beiträge fallen zur Gänze dem Betriebs-Unternehmer zur Last.

Auf die gemäss Artikel I, Zahl 1, oder Artikel V versicherten Eisenbahn-Bediensteten, sowie auf solche gemäss Artikel V versicherte Staatsbedienstete, welche nach den Concessions-Bedingungen oder sonst bestehenden Vorschriften Seitens der Eisenbahn ohne Anspruch auf Entgelt befördert werden müssen, findet, wenn ihnen ein Entschädigungsanspruch nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes zusteht, das Gesetz vom 5. März 1869 unbeschadet der Vorschriften des § 46 des Unfallversicherungs-Gesetzes keine Anwendung."

Zu diesem Artikel hat Abg. Dr. Lueger in der gestrigen Sitzung folgende Fassung des Alinea 3 vorgeschlagen:

„Die Ansprüche, welche den gemäss Artikel I, Zahl 1, oder Artikel V versicherten Eisenbahn-Bediensteten, sowie jenen gemäss Artikel V versicherten Staatsbediensteten, welche nach den Concessions-Bedingungen oder sonst bestehenden Vorschriften Seitens der Eisenbahn ohne Anspruch auf Entgelt befördert werden müssen, auf Grund des Gesetzes vom 5. März 1869 zustehen, bleiben selbst dann, wenn diesen Personen ein Entschädigungsanspruch nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes zusteht, aufrecht. Nur ist der Betrag des letzteren von den den genannten Personen auf Grund des Gesetzes vom 5. März 1869 zustehenden Ansprüchen in Abzug zu bringen."

Zum Worte gelangt

Regierungsvertreter Ministerialrath Dr. Hardt. Redner verweist zunächst auf die Wichtigkeit der Bestimmung des Artikels VII, da es sich in derselben um beiläufig 140.000 Bedienstete handle. Er erörtert sodann in ausführlicher Weise die Stellung, welche die Regierung zur Einführung einer Unfallversicherung bei den Eisenbahn-Bediensteten eingenommen habe, und bespricht die Verhandlungen mit den Eisenbahn-Verwaltungen, die zu einer freiwilligen Unfallversicherung hätten führen sollen. Er betont, dass die Eisenbahn-Verwaltungen sich dazu bereit erklärt hätten und dass der Staat als Besitzer der Staatseisenbahnen trotz der finanziellen Opfer, die aus einer solchen Versicherung für ihn resultiren, dieser Versicherung gegenüber ebenfalls bereitwilligst Stellung genommen habe. Die Eisenbahn-Verwaltungen haben dabei den begreiflichen Wunsch ausgedrückt, dass sie, im Falle die freiwillige Unfallversicherung zu Stande kommt, von den Lasten, die ihnen durch das Haftpflichtgesetz auferlegt würden, befreit würden. Sie haben über Aufforderung der Regierung ein diesbezügliches Statut ausgearbeitet und in Vorlage gebracht, vor Erledigung desselben habe jedoch der Gewerbe-Ausschuss anlässlich der Berathung über das Gesetz, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung eine obligatorische Versicherung aller Eisenbahn-Bediensteten angeregt. Nun sei die Regierung in die Lage versetzt gewesen, definitiv Stellung zu nehmen zur Einführung der obligatorischen Unfallversicherung einerseits und zur Aufhebung des Haftpflichtgesetzes andererseits.

Nach gründlicher Berathung im Schoosse der betheiligten Ministerien und nach Anhörung der betreffenden Bahnverwaltungen wurden im Einvernehmen mit dem Berichterstatter jene Bedingungen und Voraussetzungen festgestellt, unter denen die Einführung der obligatorischen Unfallversicherung der Eisenbahn-Bediensteten durchzuführen möglich ist. Diese Bestimmungen erscheinen unter einander im innigsten Zusammenhange; wird eine der wesentlichen Bestimmungen herausgerissen, so wäre die Durchführung der obligatorischen Unfallversicherung mit geradezu ganz ausserordentlichen Schwierigkeiten verbunden.

Als eine derartige wesentliche Bestimmung erscheint die Bestimmung der Ausschussvorlage, dass auf jene Eisenbahn-Bediensteten, welchen nach den Bestimmungen dieses Gesetzes ein Entschädigungsanspruch nicht zusteht, das Haftpflichtgesetz weiter keine Anwendung findet. Diese Bestimmung ist eine selbstverständliche Folge der Einführung der obligatorischen Unfallversicherung.

Eine weitere Belassung des Haftpflichtgesetzes würde gegen das Wesen des Unfallversicherungs-Gesetzes verstossen. Im Geiste des letzteren liegt es, dass die Entschädigung für einen demselben unterworfenen Betriebsunfall nach Massgabe der Bestimmungen desselben erfolge, also in der von ihm festgesetzten Höhe. Das Unfallversicherungs-Gesetz habe die Entschädigung in dieser Höhe für ausreichend erkannt. Eine weitere Entschädigung erscheint in demselben nicht vorgesehen. Auch solle die Durchführung der Unfallversicherung alle Streitigkeiten zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer bezüglich der Erlangung des Ersatzanspruches beseitigen.

Der Regierungsvertreter verweist diesbezüglich auf die Motive des deutschen Unfallversicherungs-Gesetzes, welches den gleichen Standpunkt vertritt. Auch in gefährlicheren Betrieben als bei der Eisenbahn, in Dynamit-Fabriken zum Beispiele, haben die Arbeiter keine andere Entschädigung zu gewärtigen, als ihnen nach Massgabe des Unfallversicherungs-Gesetzes zusteht. Warum sollen ganz ausschliesslich die Eisenbahnen zu einer höheren Ersatzleistung verhalten werden? Das Haftpflichtgesetz erstreckt sich bei uns allerdings nur auf die Eisenbahnen, in Deutschland aber erstreckte es sich auch auf Bergwerke, Steinbrüche, Fabriken etc. und hier wurde mit der Einführung des Unfallversicherungs-Gesetzes gleichzeitig das Haftpflichtgesetz ausdrücklich aus der Welt geschafft.

Der Regierungsvertreter erörtert sodann die Vortheile der obligatorischen Versicherung der Eisenbahn-Bediensteten. Dieselben seien vor Allem in der Ausdehnung der Versicherung auf ganze Kategorien von Eisenbahn-Bediensteten gelegen, die bisher gar nicht oder ganz unzureichend gedeckt erscheinen. Ferner ergebe sich bezüglich der Durchführung des Gesetzes für die Zukunft vollkommene Klarheit. Auch die in Aussicht genommene Vereinbarung mit dem Deutschen Reiche hinsichtlich der Versicherung der gegenseitig auf den Anschlussstrecken bediensteten Personen werde erst durch die Annahme des Artikels VII ermöglicht, indem die Versicherung der auf den ausländischen Anschlussstrecken beschäftigten eigenen Bediensteten bei der inländischen Anstalt nur möglich sei, wenn in beiden Reichen die gleiche Grundlage der Versicherung bestehe.

Auch haben die Eisenbahnen die Absicht, sobald das Gesetz in der vorliegenden Form thatsächlich zur Durchführung gelange, auch das anderweitige Personal, welches nicht unmittelbar im Betriebe stehe, also das Administrativ-Personal, der Versicherung zuzuführen, wodurch erst die Versicherung des Gesammtpersonals der Eisenbahnen erreicht würde.

Der Regierungsvertreter übergeht hierauf zur Besprechung des Antrages Lueger, welcher in seiner Wesenheit Dasjenige bezwecke, was die Arbeiter in der letzthin abgehaltenen Versammlung beschlossen haben, allerdings in einer Form, welche es erst ermögliche, dass diese Anträge der Beschlussfassung überhaupt unterworfen werden.

Was die Erhöhung der Maximalrente von 60 pCt. auf 100 pCt. betreffe, so liege hier keineswegs der Anlass vor, bei diesem Specialgesetze bezüglich eines einzelnen Betriebes die Erhöhung der im Unfallversicherungs-Gesetze festgesetzten Rente, die einen der Grundsätze des Gesetzes selbst berühre, nebstbei durchzuführen. Eine solche Erhöhung könne vielleicht bis zu einem gewissen Umfange in Aussicht genommen werden, aber nicht gelegentlich der Reform in Bezug auf einen einzelnen Betrieb, sondern bei einer allgemeinen Reform. Der Antrag gehe von der Voraussetzung aus, dass den Arbeitern durch die vorliegenden Bestimmungen Rechte entzogen werden sollen. Darum handle es sich gar nicht. Es soll nur an die Stelle des einen Rechtes ein anderes treten, und es handelt sich blos um die Frage, ob das eine Recht mehr oder weniger bedeute, als das andere.

Der Antrag vertritt also die Ansicht, dass das neue Gesetz weniger biete (Abg. Dr. Lueger: In gewissen Fällen.) In gewissen Fällen, das ist zweifellos. Aber es handelt sich nicht um den einzelnen Arbeiter, es handelt sich um die Gesammtheit der Arbeiter, und für diese erwächst ein wesentlicher Vortheil, wenn sie der Unfallversicherung unterworfen werden. (Abg Dr. Pattai: Aber warum nehmen Sie ihnen das Recht? Das ist ja nicht nothwendig.) Der Regierungsvertreter verweist auf den Unfall, der sich in einer Station der Graz-Köflacher Bahn ereignete. Der Betreffende habe einen Selbstmord auf der Locomotive unternommen. Auf Grund des Haftpflichtgesetzes bekommen die Hinterbliebenen nichts, auf Grund des Unfallversicherungs-Gesetzes würden sie ihren Antheil bekommen.

Zum Beweise der Schwierigkeiten, die mit der richterlichen Entscheidung verbunden sind, führt der Regierungsvertreter folgenden Fall an: Ein Zug hält in einer Station. Der Postconducteur, der mitten in der Arbeit begriffen ist, setzt dieselbe fort. Aber plötzlich wird der Zug verschoben, der Conducteur kommt aus dem Gleichgewichte und verunglückt. Das Gericht entschied, dass der Postconducteur die Vorschriften hinsichtlich des Verschiebens genau kennen müsse, er trage also ein Verschulden und habe keinen Ersatzanspruch. Wird er der Unfallversicherung unterworfen, so bekommt er seine zweifellos sichere Rente. (Abg. Dr. Pattai: Das bekämpfen wir ja nicht.) Der grossen Mehrheit wird also das Gesetz zum Vortheile gereichen. (Abg. Dr. Lueger: Das bestreiten wir nicht.) Was den einzelnen Fall betrifft, so kann der Einzelne doch von vorneherein keinen bestimmten Ersatzanspruch stellen, er weiss doch nicht, wie und ob er verunglücken werde. Dagegen würden aus der Annahme dieses Antrages zweifellos Ungerechtigkeiten nach anderen Seiten erwachsen. Die Eisenbahn-Bediensteten würden die zweifellos sichere Rente bekommen und hätten einen eventuellen Anspruch auf ein Plus, während bei allen anderen und auch bei viel gefährlicheren Betrieben eine solche Ausnahmsstellung nicht vorkomme.

Das Haftpflichtgesetz stelle nur ein processuales Recht dar, das materielle Recht selbst werde durch das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch statuirt. Dieselben Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches dagegen, die hinsichtlich der Eisenbahn-Bediensteten forterhalten werden, werden in dem bekannten § 46 hinsichtlich aller anderen Categorien von Unternehmungen aus der Welt geschafft. Ferner würde eine Begünstigung der einen Gattung von Arbeitern bei eben demselben Betriebe gegenüber allen anderen Arbeitern der Eisenbahn eintreten. Was für ein Unterschied ist es denn, ob ein Arbeiter im Betriebe oder auf der Locomotive verunglückt? Warum soll der Eine mehr Rechte haben, als der Andere? Es würde also aus diesem Anlasse von vorneherein naturgemäss eine Unzufriedenheit zwischen den Arbeitern entstehen müssen. Das Gesetz soll dazu beitragen, den socialen Frieden unter den Arbeitern herbeizuführen; hier würde aber geradezu der sociale Unfriede herbeigeführt.

Auch würden hinsichtlich des Plus für jeden einzelnen Fall immer noch Zweifel entstehen, die naturgemäss nur auf Grund der Ergebnisse eines Processes gelöst werden könnten, und dadurch würde gerade das Processwesen, welches durch die Unfallversicherung vermieden werden soll, nicht zum Vortheile des Verhältnisses zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer gefördert. Der Regierungsvertreter hält es für nöthig, gegenüber der gestern gefallenen Bemerkung, dass die Institution zum Vortheile der Eisenbahn-Gesellschaften geschaffen wurde, noch Einiges anzuführen.

Abgesehen davon, dass es sich hiebei nicht blos um Eisenbahn-Gesellschaften als solche, sondern wesentlich um die Staatsbahnen handelt, sprechen die Ziffern klar genug gegen diesen Vorwurf. Der Regierungsvertreter hebt insbesondere die Verhältnisse bezüglich des Staatsbetriebes hervor und berechnet den jährlichen Durchschnitt der im gesammten Staatsbetriebe geleisteten Unfall-Entschädigungen mit rund 70.000 fl. an Capital und rund 6000 fl. an jährlicher Rente, also zusammen mit 76.000 fl. Dem gegenüber hat eine allerdings nur approximative Berechnung als die nach Durchführung des vorliegenden Gesetzes zu erwartenden Lasten für Ersatzleistungen die Summe von 433.000 fl. ergeben.

Auch hinsichtlich anderer grosser Eisenbahnen wurden diesfalls Erhebungen gepflogen, und es hat sich herausgestellt, dass dort mindestens fünf, bei manchen Bahnen voraussichtlich zehnmal so viel zu zahlen sein wird, als heute gezahlt wird. Diese Ziffern seien eine hinlängliche Illustration gegenüber der Bemerkung, dass den Bahngesellschaften ein Vortheil erwachse. Der Regierungsvertreter schliesst mit der dringenden Bitte, die Bestimmungen des Artikels VII, wie sie vom Ausschusse im Einvernehmen mit der Regierung ausgearbeitet wurden, anzunehmen und den gestern gestellten Abänderungs-Antrag abzulehnen.

Abg. Dr. Kaizl polemisirt gegen die Ausführungen des Regierungsvertreters zu Artikel VII, resp. zum Antrage des Abg. Dr. Lueger und erklärt, dass er für den Antrag des Abg. Dr. Lueger stimmen werde.

Abg. Dr. Lueger erklärt, dass er nicht erwartet hätte, dass sein Antrag von der Regierung mit solcher Entschiedenheit abgelehnt werden würde. Redner betont, dass sein Antrag nicht auf eine doppelte Zahlung der Entschädigung hinauslaufe, sondern lediglich auf die Wahrung der Vortheile des Eisenbahn-Haftpflichtgesetzes. Er spricht sich gegen die Nachahmung des Deutschen Reiches aus. Die Ausbeutung jedes Einzelnen durch die Eisenbahnen ohne Ausnahme trage sehr viel dazu bei, dass Verunglückungen vorkommen. Das Betriebspersonal der Eisenbahnen bedürfe des Schutzes des Haftpflichtgesetzes. Redner erklärt die Gegenargumente des Regierungsvertreters für unstichhältig und protestirt dagegen, dass durch seinen Antrag eine Ungerechtigkeit herbeigeführt würde, indem ein Theil der Arbeiter, die Eisenbahnbediensteten, bezüglich der Unfallversicherung bessergestellt würde als alle übrigen Arbeiter. Wenn der Regierungsvertreter auf die schweren Opfer hingewiesen habe, welche die Eisenbahnen durch ihren Beitritt zu den Versicherungsanstalten leisten müssen, und hiefür statistische Daten angeführt habe, so wisse Redner nicht, ob diese Angaben richtig sind. Er empfiehlt schliesslich im Interesse der Gerechtigkeit die Annahme des von ihm gestellten Antrages.

Abg. Dr. Pattai macht darauf aufmerksam, dass zwischen der Regierung und den Eisenbahnverwaltungen in der heute in Berathung stehenden Frage Unterhandlungen gepflogen worden seien. Wenn die Eisenbahnunternehmungen durch den Beitritt zu den Versicherungsanstalten 60 pCt. der Unfallsvergütung auf diese Anstalten übertragen, so sollten sie verpflichtet bleiben, die übrigen 40 pCt. selbst zu tragen. Redner pflichtet dem Abg. Dr. Lueger darin bei, dass eine Ungerechtigkeit darin nicht bestehe, dass man einem Theile der Arbeiterschaft Vortheile zuwende, welche andere bisher nicht geniessen. Ausserdem seien die Gefahren beim Eisenbahnbetriebe, wo so grosse Massen auf grosse Distanzen mit enormer Geschwindigkeit befördert werden, bedeutend grössere als bei allen übrigen Betrieben.

Abg. Freiherr von Morsey begründet folgende Resolution:

„Der Gewerbeausschuss werde beauftragt, sofort bei Beginn der von ihm beschlossenen Enquête die Frage einer Erhöhung der 60perc. Maximalrente für die Eisenbahnbediensteten des Fahrbetriebes in ernste Erwägung zu ziehen und dem Hause baldig hierüber Bericht zu erstatten."

Der Resolutions-Antrag des Abg. Freiherrn von Morsey wird genügend unterstützt und steht in Verhandlung.

Berichterstatter Abg. Neuwirth constatirt, dass er jetzt einen Ausschussantrag zu vertreten habe, welcher vom Gewerbeausschusse mit Stimmeneinhelligkeit beschlossen wurde. Er weist die Behauptung des Abg. Dr. Lueger, dass der Ausschussantrag eine Begünstigung der Eisenbahngesellschaften involvire, energisch zurück, indem er in demselben nichts weiter erblicken könne, als die von dieser Seite gewohnheitsmässig vorgebrachten Verdächtigungen der Verwaltungsräthe u. s. w. Abg. Dr. Lueger habe aber am allerwenigsten ein Recht, einen solchen Vorwurf gegen den Ausschussantrag zu erheben, da er ja selbst Mitglied des Gewerbeausschusses sei und auch allen drei Sitzungen dieses Ausschusses, in welchem der betreffende Artikel durchberathen wurde, beigewohnt habe. Er habe gehört, dass die Regierung damals die Erklärung abgab, dass nach Einführung der obligatorischen Unfallversicherung Seitens der Eisenbahnen den Arbeitern gegenüber das Haftpflichtgesetz ausser Kraft treten müsse. Nicht unter dieser Pression, sondern aus Interesse für ein möglichst rasches Zustandekommen der obligatorischen Unfallversicherung für die Eisenbahngesellschaften habe der Ausschuss den Artikel VII in der vorliegenden Fassung beschlossen, und Dr. Lueger habe weder dagegen gesprochen, noch gestimmt, und habe sich dies für zehn Monate später aufbewahrt. Als Mitglied des Gewerbeausschusses sei Dr. Lueger aber mitverantwortlich für das, was dieser Ausschuss beschlossen habe.

Der Referent bekämpft hierauf den Antrag des Abg. Dr. Lueger, welcher ausser der Versicherungspflicht auch noch civilrechtliche Verpflichtungen auf die Eisenbahnen überwälzen wolle. Es liege gewiss im Interesse der Arbeiter, dass die Unfallversicherung ihnen in der Weise zu Theil werde, wie in diesem Gesetze bestimmt werde, und nicht wie bisher nach dem Haftpflichtgesetze, wo in den meisten Fällen von den Geschädigten erst der Civilrechtsweg betreten werden musste. Nach statistischen Ausweisen über Tödtung und Beschädigung von Eisenbahnbediensteten in dem Zeitraume von 1876 bis 1886 ergebe sich, dass von den Getödteten 12·4 pCt. angeblich ohne eigenes Verschulden, 87·6 pCt. aber durch ihr Verschulden verunglückt seien. Von den nur Verletzten entfallen 14·1 pCt. auf jene, welche ohne ihr Verschulden, und 85·9 pCt. auf die, welche durch ihr eigenes Verschulden verunglückten. Aus diesen Daten ergebe sich, ein wie geringer Percentsatz der Eisenbahnbediensteten nach dem Haftpflichtgesetze überhaupt zur Entschädigung gelangte. Und was die Höhe der Entschädigung anbelange, so sei es sehr fraglich, ob auch nur in einem einzigen Falle die Entschädigungssumme ein Capital ausmachte, dessen Verzinsung dem sechzigpercentigen Theile des Arbeitslohnes entsprochen hätte.

Aus allen angeführten Gründen und in Berücksichtigung der gründlichen und eminent sachgemässen Ausführungen des Regierungsvertreters empfiehlt der Referent die Ablehnung des Antrages des Abg. Dr. Lueger, welcher ausserdem seinem Wortlaute nach, was den Entschädigungsanspruch anbelangt, zwei Kategorien von Eisenbahnbediensteten schaffen würde, die Betriebsbediensteten, denen die Begünstigung der Haftpflicht zukäme, und alle übrigen Bediensteten, deren Zahl nicht weniger als 28.716 beträgt und welche, obgleich sie oft grösseren Gefahren ausgesetzt sind, auf diesen Vortheil nicht Anspruch erheben könnten, da sie an den Wohlthaten der Haftpflicht auch bisher keinen Antheil hatten.

Was den Resolutionsantrag des Abg. Freiherrn von Morsey anbelange, so unterstützt der Referent denselben auf das Wärmste und spricht die Hoffnung aus, dass die in demselben gegebene Anregung nach reiflicher Prüfung des statistischen Materials in möglichst kurzer Zeit sich als gesetzliche Bestimmung dem neuen Gesetze werde angliedern lassen.

Abg. Dr. Lueger (zur thatsächlichen Berichtigung) constatirt, dass er in jener Sitzung des Gewerbeausschusses, in welcher das Alinea 3 des Ausschussantrages formulirt vorgelegt wurde, krankheitshalber gar nicht anwesend war, also das, was über seine damalige Stellungnahme zu dieser Bestimmung von dem Referenten gesagt wurde, nicht zutreffend sei. Was die angeführten statistischen Daten in Bezug auf die bisherigen Entschädigungen verunglückter Eisenbahnbediensteter anbelange, so müsse constatirt werden, dass die Eisenbahnverwaltungen mit Ausnützung der bedrängten Lage der betreffenden Verunglückten diese zumeist zwingen, Documente zu unterschreiben, in welchen sie erklären, vollauf entschädigt worden zu sein.

Die Abstimmung über den Antrag des Abg. Dr. Lueger erfolgt auf Antrag des Abg. Dr. Pattai mit Namensaufruf.

Nachdem Alinea 1 und 2 des Artikels VII unverändert angenommen, wird der Antrag des Abg. Dr. Lueger bei namentlicher Abstimmung mit 109 gegen 66 Stimmen abgelehnt, und gelangt das Alinea 3 des Ausschussantrages zur Annahme.

Die Artikel VIII bis X werden ohne Debatte angenommen.

Es gelangt hierauf die Ausschuss-Resolution zur Verhandlung.

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand:

Ich nehme keinen Anstand, bezüglich der Resolution zu erklären, dass ich nach den Intentionen meines Vorgängers bereit bin, ein Gesetz vorzubereiten, das die Bediensteten des Post- und Telegraphenwesens in eine eigene Unfallversicherung bringt, um ihnen die Wohlthaten der staatlichen Unfallversicherung angedeihen zu lassen. Ich hoffe in nächster Zeit dem hohen Hause das Gesetz unterbreiten zu können.

Nächster Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht des Eisenbahnausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Herstellung der Ybbsthal-Bahn.

Abg. Jax erstattet den Bericht und empfiehlt die Annahme der Vorlage, die hierauf ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung zum Beschlusse erhoben wird.

Abg. Freiherr von Schwegel referirt hierauf im Namen des Eisenbahnausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend den Bau der Eisenbahn Halicz—Ostrow (Tarnopol) mit Abzweigungen nach Brzeżany und Podhajce und empfiehlt die Annahme der Vorlage.

Abg. Kaftan bespricht die Wichtigkeit der Bahnen für die Hebung der Volkswirthschaft und betont die Nothwendigkeit der Aufstellung eines rationellen Eisenbahnprogrammes. Er findet, dass insbesondere für den Ausbau des Eisenbahnnetzes in Böhmen noch sehr viel zu thun sei. Was in letzter Zeit in Bezug auf Eisenbahnen geschehe, betreffe andere Länder, nur nicht Böhmen, und darin erblickt Redner eine ungerechtfertigte Hintansetzung eines Landes, das zu dem Erfordernisse des Staates nahezu ein Drittel beisteuere. Die in anderen Ländern gebauten Bahnen, namentlich jene in Galizien, entsprächen nicht so sehr den wirthschaftlichen Bedürfnissen, als vielmehr strategischen Zwecken. Er warnt schliesslich davor, das Land Böhmen wirthschaftlich zu Grunde zu richten.

Abg. Dr. Vašatý spricht sich ebenfalls gegen die Bewilligung des vorliegenden Bahnbaues aus.

Berichterstatter Abg. Freiherr von Schwegel nimmt das Wort um u. A. die Behauptung zu widerlegen, dass Böhmen in Bezug auf Eisenbahnbauten gegenüber Galizien im Nachtheile wäre. Er legt dar, dass von dem gesammten Eisenbahnnetze Oesterreichs ein relativ viel geringerer Percentsatz auf Galizien im Vergleiche zu Böhmen entfalle, und dass dieses Verhältniss noch ungünstiger werde, wenn man das Flächenmass und die Bevölkerung der beiden Länder in Betracht ziehe. Wenn übrigens die im Interesse Böhmens wünschenswerthen Eisenbahnbauten heute nicht auf der Tagesordnung stehen, so sei daran nur der Umstand schuld, dass die Verhandlungen in der letzten Session des böhmischen Landtages gestört wurden.

Abg. Kaftan entgegnet, dass Nord-Böhmen allerdings mit Bahnen gesegnet sei, aber nicht der südliche Theil des Landes.

Das Gesetz wird hierauf unverändert in zweiter und dritter Lesung angenommen und die Verhandlung sodann abgebrochen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Bludenz nach Schruns. (Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat die Trassenrevision und Stationscommission hinsichtlich des Projectes der Firma Siemens & Halske in Wien für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Bludenz nach Schruns für den 14. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut. [G.-I.-Z. 23.929.]

Projectirte Eisenbahnverbindung von Iglau über Waidhofen a. d. Thaya, Schwarzenau, Zwettl und Ottenschlag, sowie nach Uebersetzung der Donau oberhalb Persenbeug, nach Amstetten. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die Trassenrevision hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Zwettl vorgelegten Projectes für eine normalspurige Eisenbahnverbindung von Iglau über Waidhofen a. d. Thaya, Schwarzenau, Zwettl und Ottenschlag, sowie nach Uebersetzung der Donau oberhalb Persenbeug, nach Amstetten, bezüglich der in Mähren gelegenen Theilstrecke für den 14. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der bei der obgenannten Statthalterei in Verwendung stehende Bezirkscommissär Alois Jellinek betraut. [G.-I.-Z. 24.102.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Schleppbahn zum Moriz-Schachte der Brucher Kohlenwerke: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung einer Schleppbahn zum Moriz-Schachte der Brucber Kohlenwerke für den 14. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [G.-I.-Z. 24.096.]

Wiener Stadtbahn. (Fortsetzung der Donaustadtlinie nach stromabwärts: Trassenrevision.) Die von der k. k. Statthalterei in Wien für den 25. November anberaumt gewesene Trassenrevision in Betreff des Projectes für die Fortsetzung der Donaustadtlinie der Wiener Stadtbahn stromabwärts wurde über Ansuchen der Gemeinde Wien auf den 22. December verlegt. (Vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135 vom 25. November, G.-I.-Z. 22.700.) [G.-I.-Z. 23.161.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag—Furth i. W.: Verlängerung des zum Kalkofen in der Station Karlstein führenden Schleppgeleises.) Das zu dem Kalkofen des J. Tomaschek in der Station Karlstein führende Schleppgeleise wird verlängert. [17. November, Z. 60.191.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Privatschuppen in der Station Carlsbad.) Auf dem der Königshofer Patent-Portland- und Puzzolan-Cementfabrik und dem Anton Prohaska verpachteten Depotplatz Nr. 12 in der Station Carlsbad wird ein Schuppen für Kalk- und Cementvorräthe hergestellt. [18. November, Z. 61.150.]

— (Trinkwasserleitung auf Bahngrund in Grasenau.) Zur Führung einer Trinkwasserleitung in km 197·7/8 über die Eisenbahngrundparcelle K. Z. 857/4 und den angrenzenden Bahngrund K. Z. 857/10 und 857/11 in der Gemeinde Grasenau für Zwecke dieser Gemeinde wurde die eisenbahnbehördliche Zustimmung ertheilt. [20. November, Z. 61.159.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Ausnahmsweise Beförderung von Personen mit Güterzügen.) Die Direction der Oesterr. Nordwestbahn hat von der ihr im Jahre 1888 von der k. k. General-Inspection im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilten Bewilligung, ausnahms- und versuchsweise mit gewöhnlichen Güterzügen in jenen Fällen Personen befördern zu dürfen, wenn dies bei Ausflügen von Corporationen, Vereinen u. s. w. in Folge Mangels eines geeigneten Zuges, welcher fahrplanmässig den Personenverkehr vermittelt, nöthig werden sollte, in jüngster Zeit in folgenden Fällen Gebrauch gemacht: Der Znaimer Freiwilligen Feuerwehr wurde am 4. September die Benützung der Güterzüge Nr. 103 und 150 von Znaim nach Schönwald-Frain, bezw. retour gestattet und einer Gesellschaft am 4. October die Benützung des Güterzuges Nr. 150 von Iglau nach Okříško. [G.-I.-Z. 22.884.]

— (Locomotivprüfungen.) Am 7., 11., 13. und 20. Juli wurden im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 technisch-polizeiliche Prüfungen rücksichtlich 4 Stück für die Linien der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn bestimmten Lastzugs-Locomotiven mit Schlepptender vorgenommen Sämmtliche 4 Locomotiven sind in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf gebaut, gehören der Serie III/c an, haben die fortlaufende Fabriksnummer 253—256 und die Fabriksnummern 865—868. Die Kessel dieser Locomotiven wurde laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen, und haben dieselbe anstandslos bestanden. Sämmtliche 4 Locomotiven sind gleichartig nach den mit Handelsministerialerlässen vom 13. Februar 1889, Z. 3571 und vom 16. August 1890, Z. 31.567 genehmigten Typenplänen gebaut. Die Locomotiven haben je drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Laufachsen sind nicht vorhanden. Die drei Achsen sind miteinander gekuppelt. Die Locomotiven haben aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Construction der Steuerung nach Ottau ist innenliegend und geschieht die Umsteuerung mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, Dampfsandstreu-Apparate, Funkenfänger mit Sieb, Vaccuumbremse auf dem Tender, Tenderspindelbremse, Pulsometerwechsel und mit Dampfheizung, ferner ist noch vorhanden: Ricour-Ventil, Langers Patent Rauchverzehrungsapparat, Geschwindigkeitsmesser von Haushälter, Dreibolzen-Kuppelung mit Reibschale zur Verhinderung des Schlingerns. Die Spurweite ist normal und das Totalgewicht jeder dieser Locomotiven 41·4 Tonnen. Bei den Probefahrten wurde eine maximale Geschwindigkeit von 73, bezw. 75 und 76 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 47, bezw. 51·5 km per Stunde erreicht. Aus Sicherheitsrücksichten obwaltete mit Rücksicht auf dieses günstige Ergebniss kein Anstand, sämmtliche 4 Lastzugsmaschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn zu übergeben. [Z. 64.419.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Herstellung einer centralen Weichen- und Signal-Stell- und Sicherungsanlage in der Station Gerasdorf.) Die in der Station Gerasdorf zur Sicherung der Ein- und Durchfahrt der Züge hergestellte centrale Weichen- und Signalstellanlage umfasst zwei Centralstellen, und zwar wird von dem am Bahnhofende gegen Stadlau situirten Stellwerke aus die Stellung und Verriegelung dreier Weichen und des dort befindlichen Einfahrtssignales vorgenommen, und von dem am Bahnhofende gegen Woikersdorf aufgestellten Stellapparate aus die Stellung und Verriegelung zweier Weichen und des dortigen Einfahrtssignales bewirkt. Die gleichzeitige Freigabe der Einfahrten zweier Gegenzüge ist im Allgemeinen ausgeschlossen; während der Nachtruhe ist aber die Station Gerasdorf nur für den durchgehenden Zugsverkehr auf dem Hauptgeleise offen, wobei die beiden Distanzsignale auf „Erlaubte Einfahrt“ und die beiden Einfahrtssignale auf „Erlaubte Fahrt“ gestellt sind. Während dieser Nachtsperre sind in dieser Station Zugskreuzungen ganz ausgeschlossen. [G.-I.-Z. 21.763.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.) Dem Bundesrath ist eine Vorlage, betreffend die Abänderung von Bestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands über die bei der Beförderung elektrischer Minenentzündungen vorgesehenen Sicherheitsbestimmungen, zugegangen. Der Vorlage liegt die Thatsache zu Grunde, dass aus Interessentenkreisen darüber Beschwerde geführt worden ist, dass die gegenwärtig vorgeschriebene Verpackung solcher Minenzündungen zu kostspielig sei und die Fracht nicht unerheblich vertheuere. Es ist eine andere Verpackungsweise vorgeschlagen, die so beschaffen sei, dass kein Zünder den anderen berühren könne und nach jeder Richtung hin die erforderliche Sicherheit gegen Gefährdung bei der Eisenbahnbeförderung biete. Nachdem die zu einer gutachtlichen Aeusserung veranlasste preussische technische Deputation für Gewerbe den Vorschlag geprüft und empfohlen, hat das Reichs-Eisenbahnamt folgende Bestimmung für die Verkehrsordnung der Eisenbahnen Deutschlands empfohlen: „Die elektrischen Zündungen an Holzstäben (Abegg'sche Zünder) sind in hölzerne Kisten von mindestens 12 mm Deckel-, Boden- und Seitenwandstärke und mindestens 20 mm Stirnwandstärke, deren Länge um 8 cm grösser ist als die der Zünder, derart zu verpacken, dass die Kiste höchstens 100 Zünder enthält und dass an jeder Stirnwand die Hälfte der Zünder mit Drähten sicher befestigt

ist, so dass kein Zünder einen andern oder die Wandungen berühren und ein Schlottern nicht eintreten kann. Höchstens zu 10 solcher Kisten sind in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken.
[„Z. d. V. D. E.-V."]

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Polnisch-Neukirch nach Troppa u.) Der Firma Lenz & Cie. in Stettin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Polnisch-Neukirch über Bauerwitz nach Troppan bezüglich des preussischen Staatsgebietes ertheilt worden.

Italien. (Ex-Minister Genala †.) Ueber den jüngst verstorbenen Ex-Minister für öffentliche Arbeiten Francesco Genala entnehmen wir dem „Monitore delle Strade Ferrate" Nachstehendes: Am 6. Jänner 1843 zu Soresina geboren, stand Genala im Jahre 1859 schon bei den mittelitalienischen Truppen unter den Waffen. Als elternlose Waise hatte er in Cremona zu studiren begonnen, begab sich jedoch bald nach Piemont und wurde in Massa assentirt. Im Jahre 1860 nahm er an der zweiten garibaldinischen Expedition theil. Das betreffende Schiff wurde von der bourbonischen Marine aufgehoben und Genala mit der Mannschaft gefangen genommen. Einen Monat später gelang es ihm nach Sicilien zu entkommen und nahm er dort an den Gefechten von Voltorno und Capua theil. Mit 19 Jahren promovirte er als Doctor juris in Siena und wurde Advocat in Florenz. Den Feldzug im Jahre 1866 machte er als Garibaldiner mit und stand im Gefechte von Vezza d'Olio. Nach dem Friedensschlusse begab er sich nach Oesterreich, Ungarn und Croatien, um einen gefangen geglaubten Kameraden zu suchen, der jedoch mittlerweile gestorben war und dessen Leiche durch seine Intervention nach Italien überführt wurde. Vom Jahre 1867 bis 1870 hielt er sich Studien halber in Frankreich, Deutschland und England auf. Im Jahre 1871 veröffentlichte er eine Studie über das Verhältniss der Vertretung bei den Wahlen, welche Aufsehen erregte, und half er in der Folge verschiedene Arbeitervereine und Volksbanken gründen. Später wurde er Professor des öffentlichen und internationalen Rechtes an der „Scuola libera universitaria di Scienze sociali" in Florenz. Im Jahre 1874 wurde er zum Abgeordneten von Soresina ernannt. In der Kammer hielt er im Jahre 1876 seine erste bemerkenswerthe Rede über Bau und Betrieb der Eisenbahnen, indem er das Princip des Privatbetriebes der Eisenbahnen vertrat und den Impuls zum Abschlusse der Uebereinkommen des Jahres 1885 gab, welche denn auch von ihm als Minister contrasignirt wurden. Im Jahre 1879 nahm er Stellung gegen den das Ergänzungsnetz betreffenden Gesetzentwurf. Depretis berief ihn im Jahre 1883 in das Ministerium und übernahm er das Portefeuille der öffentlichen Arbeiten, welches er durch 8 Jahre behielt. Im Mai des vorigen Jahres wurde er im Cabinet Giolitti neuerdings Minister für öffentliche Arbeiten und zeichnete sich durch besondere Thätigkeit aus, welcher insbesondere die Reform des Civil-Ingenieurs-Corps zu danken ist. Genala zählte zu den hervorragenden Staatsmännern des italienischen Königreiches.

— (Eisenbahn Avellino-Paternopoli.) Diese Linie, deren vor Kurzem stattgehabte Revision ein günstiges Resultat ergab, beginnt in der Station Avellino, durchschneidet das Thal Sabato mit einem 24 m hohen Viaducte, setzt sohin ihren Lauf durch einen 146 m langen Tunnel fort, um sodann das Thal Salsola zu durchziehen und nach einem 400 m Tunnel langen und einem zweiten Viaducte über das Salsolathal die Station Salza-Irpina zu erreichen. Sohin wird der Hügel Parolise mit einem Tunnel von 303 m Länge unterfahren und die Haltestelle Candida Parolise erreicht, von wo die Linie durch das Thal S. Marco zur Station Montefalcione gelangt. Nach dieser Station führt ein 2600 m langer Tunnel zum Ferronithal und ein weiterer kleiner Tunnel zur Station Montemiletto. Nicht weit davon wird das Ferronithal mit einem Viaducte übersetzt, und erreicht sodann die Linie mit einem 240 m langen Tunnel das Thal Tuoro, und mit einem weiteren Tunnel, 105 m lang, das Thal Calore und endlich die Station Lassio. Wenige Meter von dieser Station entfernt befindet sich ein 297 m langer und 135 m hoher Viaduct aus Stahlconstruction, das hervorragendste Kunstobject nicht nur der ganzen Linie, sondern auch der gesammten italienischen Eisenbahnen. Die Linie neigt sich dann gegen die Station Taurasi. Nach dem Tunnel Piesco und zweimaliger Uebersetzung des Calore erreicht die Linie die Station Luogosanto, und, das Calorethal ein viertes und fünftes Mal durchquerend, die Station Paternopoli. Nachdem bisher noch gar keine Zufahrtsstrassen zu dieser Linie hergestellt wurden, dürfte der Personenverkehr, noch mehr aber der Frachtenverkehr mit Schwierigkeiten verbunden sein.

— (Linie Parma—Spezia.) Dem „Monitore delle Strade Ferrate" entnehmen wir, dass die Arbeiten zur Fertigstellung des grossen Tunnels Borgallo noch im nächsten Monate beendet sein werden, und dass sohin die Linie Parma—Spezia im Verlaufe des kommenden Frühjahres dem öffentlichen Verkehre wird übergeben werden können.

— (Eröffnung der Strecke Nicotera—Ricadi der Linie Reggio—S. Eufemia.) Die Strecke Nicotera—Ricardi der Linie Reggio Calabria—S. Eufemia, 13·608 km, welche ausser der Station Ricadi noch eine Haltestelle Ioppolo zählt, wurde dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Strecke beginnt in der Station Nicotera, führt dann zum Flusse Tuccina, sohin mittelst Tunnel in das Vorgebirge von Provenzana, um dann zur Haltestelle Ioppolo zu gelangen. Von hier zieht sich die Strecke nach Durchschneidung des Thales Donacà gegen das Mittelgebirge Capo Vaticano, durch welches ein Tunnel führt, an dessen Ende sich Ricadi befindet. Tunnels sind im Ganzen drei, von welchen der längste 463 m lang ist. Die Maximalsteigung beträgt 12 pro Mille, der Minimal-Radius 300 m.

— (Eröffnung der elektrischen Tramway in Mailand.) Anfangs November wurde die elektrische Tramway in Mailand, welche von der Piazza del Duomo nach Porta Sempione führt, dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Tramway functionirt vorzüglich, und war bisher keine Unregelmässigkeit zu verzeichnen.

— (Eisenbahn Genua—Ovada—Asti.) Unlängst hat der Durchstich des grossen Tunnels Turchino zwischen Pozzo di Masone und Campoliqure stattgefunden. Derselbe wurde mit grosser Exactheit durchgeführt. Während der ganzen Dauer der Bohrung, welche vier Jahre gedauert hat, kam ein einziger Unfall im Tunnel vor, welchem zwei Arbeiter zum Opfer fielen. Die Länge des Tunnels beträgt 3000 m.

— (Directeste Züge Bologna—Florenz.) Die directesten Züge 1 und 2 der Linie Mailand—Rom rollen neuerdings auf der Linie Bologna—Pistoja—Florenz. Dem Fahrplan zufolge findet nur ein einmaliges Umsteigen in Lisano, zwischen den Stationen Riola und Vergato statt. Der von Rom abgehende directeste Zug 2 hat einen ausreichenden Aufenthalt in Modena, um das Mittagmahl einnehmen zu können.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn im ersten Quartal des laufenden Betriebsjahres.) Während der ersten drei Monate des laufenden Betriebsjahres, d. i. vom 1. Juli bis Ende September, betrugen die Einnahmen der das adriatische Netz bildenden Linien insgesammt 26,987.129·69 Lire. Hievon entfallen 9,789.638·59 L. auf den Monat September, 17,197.491·10 L. auf die vorhergehenden Monate. Auf das Hauptnetz und Secundärnetz vertheilen sich die Einnahmen, wie folgt: Im Monate September: Hauptnetz 9,154.438·57 L., Secundärnetz 635.200·02 L. In den vorhergehenden Monaten: Hauptnetz 16,140.990·17 L., Secundärnetz 1,056.500·93 L. Zusammen: Hauptnetz: 25,295.428·74 L., Secundärnetz 1,691.700·95 L. Am 30. September betrug die Länge des gesammten adriatischen Netzes 5486 km. Hauptnetz 4261 km, Secundärnetz 1221 km.

Frankreich. (Die Fahrpreiszuschläge der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft.) Am 23. November 1887 waren die Fahrpreiszuschläge der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft für die Orientzüge und am 7. November 1891 für die Linien Paris—Metz—Frankfurt a/M.. Paris—Basel—Schweiz—Arlberg—Wien und Calais—Delle genehmigt worden. Nachdem aber durch das Finanzgesetz vom 26. Jänner 1892 die Fahrkartensteuer für die I. Classe von 23·2 auf 12 % vom 1. April 1892 ermässigt worden war, verabsäumte man, die ministerielle Genehmigung für die dem Gesetze gemäss abgeänderten Fahrpreiszuschläge einzuholen und da zu jener Zeit wegen der angeblichen Deutschfreundlichkeit der Schlafwagen-Gesellschaft die Entrüstung weiterer Kreise wach gerufen wurde, so wurde dieses Versehen eiligst ans Licht gezogen und darauf hingewiesen, dass die Gesellschaft Gebühren erhebe, die in keinem Tarife ständen und dass sie die Empfangsbescheinigungen mit Stempeln versehe, die nicht von der Steuerbehörde geliefert seien. Der Minister der öffentlichen Arbeiten wies daher durch Erlass vom 3. September 1892 die Aufsichtsbeamten an, eine Untersuchung anzustellen, und legte deren Ergebnisse dem Landes-Eisenbahnrath zur Begutachtung vor.

Wie bei früheren Gelegenheiten sprach sich dieser zunächst in dem Sinne aus, dass die Schlafwagen-Gesellschaft amtlich nicht anerkannt sei; sie könne also keine Beziehungen zur Aufsichtsbehörde unterhalten und müsse als Beauftragter der Gesellschaften, deren Linien sie benutze, betrachtet werden. Diesen Gesellschaften liege es also ob, die Beziehungen

zur Aufsichtsbehörde zu pflegen und die Vorschriften besonders bezüglich der Tarifanträge zu erfüllen. Ueber die Erhebung der Fahrpreiszuschläge durch die Schlafwagen - Gesellschaft wurde alsdann Folgendes festgestellt: Jeder Reisende, der einen Schlafwagenplatz der Internationalen Gesellschaft benutzt, hat einen Zuschlag zum Fahrpreis I. Classe zu entrichten. Dieser Zuschlag besteht 1. aus der reinen Gebühr, welche die Entschädigung der Schlafwagen-Gesellschaft bildet, und 2. aus der dem Französischen Staate gebührenden Fahrkartensteuer, die auf die gleiche Weise, wie für die gewöhnlichen Eisenbahn-Fahrkarten berechnet wird. Für die ausschliesslich Französischen Strecken wird ebenso, wie bei den gewöhnlichen Fahrkarten der vom Reisenden zu entrichtende Gesammtzuschlag (einschl. der Steuer) den von der Schlafwagen-Gesellschaft ausgegebenen Zuschlagskarten ohne Beiklebung einer Stempelmarke aufgedruckt. Für die internationalen Strecken wird dagegen nur die reine Gebühr, welche der Schlafwagen-Gesellschaft zukommt, der Zuschlagskarte aufgedruckt, die Quittung aber für die dem Staate gebührende Steuer durch Aufklebung einer Stempelmarke geleistet; beide Beträge zusammen ergeben die von der Schlafwagen-Gesellschaft veröffentlichten Preise. Der Grund für dieses Vorgehen liegt darin, dass man bei den Verhandlungen über Einrichtung internationaler Züge die der Französischen Regierung gebührende Steuer nicht berücksichtigt hatte und, um nicht Vertragsänderungen mit allen betheiligten Gesellschaften vornehmen zu müssen, griff man zu dem Auskunftsmittel einer von der Schlafwagen-Gesellschaft eigens für diesen Zweck geschaffenen Stempelmarke. Da der Eisenbahnrath im Wesentlichen gegen diesen Vorgang nichts einzuwenden hatte, so blieb als der Kern des ganzen Lärms nur der Umstand übrig, dass man aus Versehen die ministerielle Genehmigung für die neuen Tarife nicht eingeholt hatte. Nachdem die Ostbahn am 4., die Nordbahn am 7. Februar 1893 die bezüglichen Anträge nachträglich gestellt hatten, sind diese jetzt vom Eisenbahnrath mit unwesentlichen Aenderungen gutgeheissen worden.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Waarenverkehr in den österreichischen Donaustationen 1891.) Nach der Statistik des Flussschiffahrtsverkehres, welche im 37. Bande, 4. Heft der von der k. k. statistischen Central-Commission herausgegebenen österreichischen Statistik publicirt wurde, hat die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Jahre 1891 in den sämmtlichen österreichischen Donaustationen 1,968.156 q Waaren, darunter 1,835.135 q Kaufmannsgüter und 133.021 q Körnerfrüchte, eingeladen, und 3,836.693 q Waaren, darunter 1,868.499 q Kaufmannsgüter und 1,968.194 q Körnerfrüchte, ausgeladen. Die einzelnen Stationen erscheinen an diesem Verkehre in nachstehender Weise betheiligt: Engelhartszell: eingeladen 1021 q, sämmtlich Kaufmannsgüter, ausgeladen 4487 q, darunter Kaufmannsgüter 4081 q, Körnerfrüchte 406 q; Neu-Ranna: eingeladen 920 q, darunter 884 q Kaufmannsgüter, 36 q Körnerfrüchte, ausgeladen 4630 q, u. z. 4441 q Kaufmannsgüter, 189 q Körnerfrüchte; Wesenufer: eingeladen 453 q, u. z. 431 q Kaufmannsgüter, 22 q Körnerfrüchte, ausgeladen 673 q, sämmtlich Kaufmannsgüter; Obermühl: eingeladen 16.042 q, u. z. 15.926 q Kaufmannsgüter, 116 q Körnerfrüchte, ausgeladen 18.926 q darunter 16.452 q Kaufmannsgüter, 2474 q Körnerfrüchte; Neuhaus: eingeladen 34.223 q, sämmtlich Kaufmannsgüter. ausgeladen 1544 q, sämmtlich Kaufmannsgüter; Aschach: eingeladen 6379 q, u. z. 6188 q Kaufmannsgüter, 191 q Körnerfrüchte, ausgeladen 19.412 q, davon 4940 q Kaufmannsgüter, 14.472 q Körnerfrüchte; Brandstadt: eingeladen 2060 q, u. z. 2023 q Kaufmannsgüter, 37 q Körnerfrüchte, ausgeladen 1625 q, u. z. 1393 q Kaufmannsgüter, 232 q Körnerfrüchte; Ottensheim: eingeladen 0, ausgeladen 0; Wilhering: eingeladen 868 q, sämmtlich Kaufmannsgüter, ausgeladen 1887 q, u. z. 1384 q Kaufmannsgüter, 503 q Körnerfrüchte; Linz: eingeladen 69.950 q, u. z. 59.493 q Kaufmannsgüter und 10.457 q Körnerfrüchte, ausgeladen 250.194 q, u. z. 101.541 q Kaufmannsgüter und 148.663 q Körnerfrüchte; Mauthausen: eingeladen 94.362 q, u. z. 94.118 q Kaufmannsgüter, 244 q Körnerfrüchte, ausgeladen 10.011 q, u. z. 6563 q Kaufmannsgüter, 3448 q Körnerfrüchte; Wallsee: eingeladen 14.536 q, u. z. 14.207 q Kaufmannsgüter, 329 q Körnerfrüchte, ausgeladen 3374 q, sämmtlich Stückgüter; Grein: eingeladen 6373 q, u. z. 4259 q Kaufmannsgüter, 2114 q Körnerfrüchte, ausgeladen 9562 q, u. z. 7714 q Kaufmannsgüter, 1848 q Körnerfrüchte; St. Nikola: eingeladen 5287 q, u. z. 5137 q Kaufmannsgüter, 150 q Körnerfrüchte, ausgeladen 5279 q, u. z. 3863 q Kaufmannsgüter, 1416 q Körnerfrüchte; Sarmingstein: eingeladen 0, ausgeladen 4 q Kaufmannsgüter; Isperdorf: eingeladen 521 q. sämmtlich Kaufmannsgüter, ausgeladen 5296 q, sämmtiich Kaufmannsgüter; Persenbeug: eingeladen 363 q Kaufmannsgüter. ausgeladen 4700 q Kaufmannsgüter; Ybbs: eingeladen 4762 q Kaufmannsgüter, ausgeladen 98.498 q, u. z. 98.106 q Kaufmannsgüter, 392 q Körnerfrüchte; Marbach: eingeladen 2250 q Kaufmannsgüter, ausgeladen 3606 q Kaufmannsgüter; Pöchlarn: eingeladen 28.870 q, u. z. 28.668 q Kaufmannsgüter, 202 q Körnerfrüchte, ausgeladen 4524 q, u. z. 4347 q Kaufmannsgüter, 177 q Körnerfrüchte; Weitenegg: eingeladen 32.386 q Kaufmannsgüter, ausgeladen 20.591 q, u. z. 20.517 q Kaufmannsgüter, 74 q Körnerfrüchte; Melk: eingeladen 1448 q, u. z. 1211 q Kaufmannsgüter, 237 q Körnerfrüchte, ausgeladen 2646 q, u. z. 2254 q Kaufmannsgüter, 392 q Körnerfrüchte; Emmersdorf: ausgeladen 11 q Kaufmannsgüter; Aggsbach: eingeladen 666 q Kaufmannsgüter, ausgeladen 472 q Kaufmannsgüter; Spitz: eingeladen 13.444 q Kaufmannsgüter, ausgeladen 10.709 q, u. z. 10.195 q Kaufmannsgüter, 514 q Körnerfrüchte; Weissenkirchen: eingeladen 9915 q Kaufmannsgüter, ausgeladen 2463 q Kaufmannsgüter; Rossatz: eingeladen 843 q Kaufmannsgüter, ausgeladen 421 q Kaufmannsgüter; Stein: eingeladen 26.659 q, u. z. 24.056 q Kaufmannsgüter, 2603 q Körnerfrüchte, ausgeladen 33.576 q, u. z. 31.682 q Kaufmannsgüter, 1894 q Körnerfrüchte; Hollenburg: eingeladen 10 q Kaufmannsgüter, ausgeladen 471 q, u. z. 321 q Kaufmannsgüter, 150 q Körnerfrüchte; Traismauer: eingeladen 0, ausgeladen 0; Altenwörth: eingeladen 0, ausgeladen 0; Zwentendorf: eingeladen 2 q Kaufmannsgüter, ausgeladen 1330 q Kaufmannsgüter; Tulln: eingeladen 550 q Kaufmannsgüter, ausgeladen 2398 q, u. z. 2289 q Kaufmannsgüter, 109 q Körnerfrüchte; Greifenstein: eingeladen 3 q Kaufmannsgüter, ausgeladen 979 q, u. z. 775 q Kaufmannsgüter, 204 q Körnerfrüchte; Korneuburg: eingeladen 60.402 q. u z. 60.202 q Kaufmannsgüter, 200 q Körnerfrüchte, ausgeladen 476.115 q, u. z. 446.578 q Kaufmannsgüter, 29.537 q Körnerfrüchte; Klosterneuburg: eingeladen 0, ausgeladen 0; Lang-Enzersdorf: eingeladen 0, ausgeladen 1033 q Körnerfrüchte; Nussdorf: eingeladen 20.643 q Kaufmannsgüter, ausgeladen 28.046 q, u. z. 24.969 q Kaufmannsgüter, 3077 q Körnerfrüchte; Floridsdorf: eingeladen 0, ausgeladen 0; Kaisermühlen: eingeladen 0, ausgeladen 0; Wien: eingeladen 1,466.822 q. u. z. Kaufmannsgüter 1,356.631 q, Körnerfrüchte 110.191 q, ausgeladen 2,710.251 q, u. z. Kaufmannsgüter 1,002.188 q, Körnerfrüchte 1,708.064 q; Kaiser-Ebersdorf: eingeladen 0, ausgeladen 0; Fischamend: eingeladen 4026 q, u. z. 627 q Kaufmannsgüter, 3399 q Körnerfrüchte, ausgeladen 60.324 q, u. z. 11,406 q Kaufmannsgüter, 48.936 q Körnerfrüchte; Orth: eingeladen 239 q Kaufmannsgüter, ausgeladen 20.089 q Kaufmannsgüter; Wildungsmauer: eingeladen 4 q Kaufmannsgüter, ausgeladen 137 q Kaufmannsgüter; Deutsch-Altenburg: eingeladen 107 q Kaufmannsgüter, ausgeladen 1457 q Kaufmannsgüter; Hainburg: eingeladen 40.747 q, u. z. 38.254 q Kaufmannsgüter, 2493 q Körnerfrüchte, ausgeladen 14.905 q Kaufmannsgüter.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des Landes- als Handelsgerichtes Salzburg wurde am 18. November bei der Firma:

„Salzkammergut-Localbahn-Actien-Gesellschaft“ eingetragen, dass zufolge des von der v. Generalversammlung der Actionäre am 22. Februar 1892 gefassten, laut Erlasses des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. Juni 1892, Z. 11.778, genehmigten Beschlusses das Actiencapital per 1,600.000 fl. auf den Betrag von 5,400 000 fl. durch Ausgabe von 14.000 Stück Prioritätsactien á 200 fl. mit 5pCt. Vorzugsdividende und 5000 Stammactien à 200 fl. erhöht wurde.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (VI. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 1. December herausgegebene VI. Stück der Neu-Ausgabe des Anzeigeblatt enthält unter

Nr. 472: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 25. November 1893, Z. 16.800, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Comitate Syrmien in Croatien-Slavonien nach Kärnten.

Nr. 473: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 25. November 1893, Z. 28.518, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr, bezw. des Eintriebes von

lebenden Klauenthieren aus der Schweiz nach und durch Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des VII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 2. December herausgegebene VII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 474: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. November 1893, Z. 151.862, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate Syrmien, beziehungsweise aus ganz Croatien-Slavonien nach Böhmen.

Nr. 475: Kundmachung der k. k. Staatthalterei für Böhmen vom 21. November 1893, Z. 144.106, betreffend die Bestimmung der Stationen Wolyn, Husynetz und Podersam als Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

Nr. 476: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh nach dem Deutschen Reiche auf Grund Artikel 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolls verboten ist.

— (Inhalt des VIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 5. December herausgegebene VIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 477: Bekanntmachung des königl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 2. December 1893, betreffend Schutzmassregeln gegen die Einschleppung und Verbreitung der Maul- und Klauenseuche.

Verlosungen.

Kaschau-Tornaer Localeisenbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung seit 1. October).

Haraszti-Raczkever Vicinalbahn (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Am 1. December:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten v. J. 1874 (Rückzahlung ab 1. Jänner 1894).

Südbahn-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 1. Mai 1894), 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Mai 1894), 3 pCt. Prioritäten, Serien A, C, D, F, H, J, K, M, O, P, S, T, U, V, Z (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894), Serie X (Rückzahlung ab 1. April 1894).

Am 2. December:

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1894).

Umtausch von Actien gegen Staatsschuldverschreibungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn-Actien. Gemäss des mit dem Gesetze vom 28. August 1891 sanctionirten Uebereinkommens vom 14. Juli 1890, betreffend die Einlösung der Erzherzog Albrecht-Bahn durch den Staat, werden die noch im Umlaufe befindlichen 35.350 Stück Actien dieser Bahn gegen Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen à ö. W. fl. 100 Silber, sohin im Gesammt-Nominalbetrage von ö. W. fl. 3,535.000 Silber umgetauscht, welche ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit jährlich 4 pCt. österr. Währung in Silber verzinslich und gleichfalls ohne jeden Abzug im Wege der Verlosung längstens bis Ende des Jahres 1964 mit dem Nominalbetrage von ö. W. fl. 100 Silber rückzahlbar sind. Diese Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen, welche halbjährige, nachhinein am 2. Jänner und 1. Juli fällige Zinsencoupons erhalten, wovon der erste am 1. Juli 1894 zahlbar ist, werden in einfachen Stücken zu fl. 100 und in zehnfachen Stücken à ö. W. fl. 1000 in Silber ausgegeben. Dieselben bilden einen Bestandtheil der Schuld der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder und sind ob der Erzherzog Albrecht-Bahn in unmittelbarer Rangordnung nach den dermaligen Prioritätenanlehen dieser Bahn pfandrechtlich sichergestellt. Der Umtausch dieser Actien gegen solche Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen wird vom 20. December 1893 bis zum 20. Juni 1894 bei der Staatsschuldencasse in Wien vorgenommen. Jeder Actie der Erzherzog Albrecht-Bahn per ö. W. fl. 200 in Silber entspricht eine Eisenbahn-Staatsschuldverschreibung im Nominalbetrage von ö. W. fl. 100 in Silber.

Liquidationen.

Ungarische Nordostbahn-Actiengesellschaft. Da zufolge der Seitens der ungarischen Regierung erfolgten Kündigung der Actien der Ungarischen Nordostbahn-Actiengesellschaft in der am 15. Juli 1892 stattgefundenen ausserordentlichen Generalversammlung die Liquidation der Actiengesellschaft beschlossen wurde, werden alle Jene, die etwa eine Forderung gegen die Gesellschaft hätten, aufgefordert, ihre Forderungen innerhalb 6 Monaten geltend zu machen, da nach Ablauf dieses Termines die factische Auflösung der Gesellschaft erfolgen wird. Die Eigenthümer der noch im Umlaufe sich befindlichen Prioritäts-Obligationen sind nicht als Gläubiger der Actiengesellschaft zu betrachten und die auf Grund dieser Obligationen bestehenden Forderungen werden durch diese Kundmachung, resp. durch die Auflösung der Gesellschaft nicht berührt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 18. November dem öffentlichen Verkehr übergebene 30·04 km lange Strecke Kitzingen—Gerolzhofen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 3. December d. J. dem Vorstande der Bahnerhaltungs-Section der österreichischen Staatsbahnen in Bludenz, Oberingenieur Johann Breymann, das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz.

Monat November 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Novbr. 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten November 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten November 1893	Stand am letzten Novbr. 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	5174·235	2721·295	1524·475	6059·03
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	272·24	—	200·00	72·24
Korn	2116·175	—	201·29	1914·885
Gerste	1300·715	1474·255	623·79	2148·18
Hafer	199·00	594·40	0·05	793·35
Mehl	98·82	207·40	170·00	136·22
Reis	59·39	—	—	59·39
Zucker	129·565	—	—	129·565
Diverse	3·06	4·22	5·92	1·36
Zwilche	216·32	—	—	216·32
Kleesaat	102·76	—	2·76	100·00
Kaffee	7·67	—	—	7·67
Eisenwaare	10·30	—	—	10·30
Hopfen	558·07	444·02	632·69	369·40
Mohn	100·15	—	—	100·15

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Novbr. 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Novbr. 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Novbr. 1893	Stand am letzten Novbr. 1893
Lagerscheine:				
Stück	37	10	9	38
Versicherungswerth ö. W. fl.	50.545·—	9.360·—	7.920·—	51.985·—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	26	10	7	27
Versicherungswerth ö. W. fl.	38.035·—	9.360·—	7.920·—	39.475·—
Lombardbetrag „ „	26.417·—	—	620·—	25.797·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Heftes 1 zu Theil IV des Gütertarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1894 gelangt ein neues Heft 1 zu Theil IV des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes (Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und von Borke [Rinden] europäischer Holzarten zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen [Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Salzburg und Tirol] und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft [österreichische Linien] einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Localbahn Asch-Rossbach andererseits) zur Einführung.

Der gleichnamige Tarif vom 1. September 1889 nebst Nachträgen wird durch den neuen Tarif aufgehoben und ersetzt.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Februar 1894.

Mit dem neuen Tarif gelangt gleichzeitig ein Berichtigungsblatt zu demselben zur Ausgabe.

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 30 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 11. December 1893. [1038]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeit von Tarifen.

Die Giltigkeit der Tarife, Theil IV, 1. und 2. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1890 (vergleiche die Kundmachung vom 8. November 1893) wird bis 31. Jänner 1894 verlängert.

Wien, am 9. December 1893. [1039]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr.

Provisorischer Ausnahmetarif für Futtermittel.

Zu dem vom 1. December 1893 giltigen provisorischen Ausnahmetarif, Heft 1, für die Beförderung von Futtermitel (a Mais, b Kleie u. s. w.) gelangt mit 1. Jänner 1894 der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs c für Malztreber und Schlempen.

Der erwähnte Nachtrag I kann von den betheiligten Endbahnen und Stationen bezogen werden.

Wien, am 11. December 1893. [1040]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Theil III, Heft 2, Aufnahme der Station Freiberg in Sachsen.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 wird die Station Freiberg in Sachsen (Sächs. Staatsbahn) in den Ausnahmetarif Nr. 1 a (für Getreide etc.) mit dem Schnittsatze von Mark 4·14 pro 100 kg einbezogen.

Wien, am 12. December 1893. [1041]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güter-Verkehr.

Theil VI, Heft 1, Ausnahmetarif für Obst.

Mit 1. Jänner 1894 gelangt ein neuer Ausnahmetarif (Theil VI, Heft 1) für die Beförderung von Obst zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat, und Localbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol). sowie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) einerseits und Stationen der Süddeutschen Eisenbahnen andererseits zur Einführung.

Insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder in demselben für einzelne Stationen directe Frachtsätze nicht mehr enthalten sind, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1894.

Exemplare des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen um den Preis von 25 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 10. December 1893. [1042]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung von Personen-Haltestellen.

Am 18. December 1893 werden nachstehende Haltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet:

1. Ober-Moschtienitz, zwischen den Stationen Rzikowitz und Prerau der Hauptbahnstrecke;
2. Hoschtitz, zwischen den Stationen Wischau und Eywanowitz der Strecke Brünn—Nezamislitz.
3. Chocznia, zwischen den Stationen Andrichau und Wadowice der Localbahn Bielitz-Kalwarya.

Das Nähere hierüber ist aus der affichirten Kundmachung, sowie aus den für das Hauptbahnnetz, bezw. für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geltenden Tarifheften zu ersehen.

In diesen Haltestellen werden die aus dem Fahrplan-Placate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. October 1893 ersichtlichen Züge zur Aufnahme und zum Absetzen der Reisenden anhalten, aus welchem Placate auch die Abfahrtszeiten der betreffenden Züge von diesen Haltestellen zu entnehmen sind.

Wien, am 12. December 1893. [1043]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Schlafwagenverkehr Wien — Warschau.

Vom 15. December 1893 angefangen wird bei den Schnellzügen:

Wien ab 12·00 Mittags, Warschau an 6·47 Früh

und retour

Warschau ab 10·42 Nachts, Wien an 4·09 Nachm.

der directe Schlafwagenverkehr zwischen Wien und Warschau wieder aufgenommen.

Ferner werden directe Wagen I./II. Classe zwischen Wien und Warschau bei den Zügen Wien ab 10·00 Nachts, Warschau an 7·42 Abends vom 14. December 1893 und retour Warschau ab 10·57 Vormittags, Wien an 6·40 Früh vom 16. December 1893 angefangen wieder cursiren.

Wien, am 13. December 1893. [1044]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Ueberführungs-Gebühren.

Für die Ueberführung der Kalk- und Ziegel-Sendungen von der nächst der Station Dux A.T.E. gelegenen Looscher Kalkrampe in diese Station gelangt eine Gebühr von

1·6 kr. per 100 kg bei Uebergang derlei Sendungen auf die Aussig-Teplitzer Eisenbahn und auf die k. k. Oesterr. Staatsbahnen (via Dux-Ladowitz) und

1·9 kr. per 100 kg bei Uebergang auf die Dux-Bodenbacher Eisenbahn (via Dux-Liptitz)

unter Zugrundelegung des Ladegewichtes des verwendeten Wagens zur Einhebung.

Teplitz, im December 1893. [1045]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande gelangen folgende Nachträge zur Einführung, und zwar:

1. Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 der Nachtrag III zum Ausnahmetarife für Kalk und Kalkstein vom 1. Jänner 1893.
2. Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894, bezw. soweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1894, der Nachtrag IV zum Anhange zu den Tarifen, Theil II, vom 1. Jänner 1893.

Diese Nachträge enthalten neue Frachtsätze, sowie diverse Aenderungen und Berichtigungen.

Der sub 1. angeführte Nachtrag wird gratis, der sub 2. angeführte Nachtrag zum Preise von 30 kr. pro Exemplar bei der gefertigten General-Direction und bei den übrigen betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Prag, am 11. December 1893. [1046]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Anhanges zum Localtarife (Theil II).

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf gelangt ein Anhang zum Localtarife (Theil II) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, enthaltend: Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in bestimmten Relationen, zur Einführung.

Exemplare dieses Anhanges sind zum Preise von 1 Krone bei der Verkaufsstelle Wien Südbahnhof, Cassa V, erhältlich oder können durch die Südbahn-Stationen bezogen werden.

Wien, am 12. December 1893. [1047]

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Neuer Tarif.

Mit 1. Jänner 1894 tritt ein neuer Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei in Wirksamkeit.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1892 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 12. December 1893. [1048]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. (Einführung von Tarifnachträgen.) Am 1. December 1893 trat zum Heft IV. — Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen — der Nachtrag V, zum Heft VI. — Verkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahnen — der Nachtrag XIII, zum Heft VII. — Verkehr mit Stationen der Württemhergischen Staatsbahnen — der Nachtrag VII in Kraft. Die Nachträge enthalten Aufnahme neuer Stationen und Aenderungen der Nachträge. Soweit durch diese Nachträge Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Tarifbestimmungen und Frachtsätze noch bis zum 1. März 1894 in Giltigkeit.

Bau-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen herzustellenden Gürtel- und Vorortelinie der Wiener Stadtbahn ist die Ausführung von Unterbauarbeiten im Baulose 7 im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten in diesem 1·295 m langen, im XIX. Bezirk liegenden Lose betragen 175.767 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fach-Abtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung, Section Donaustadtlinie (IX. Bezirk, Waisenhausgasse Nr. 16) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 28. December 1893, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer, alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im December 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrags 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2395	**Böhm. Nordbahn**	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle mineralische und Coaks	Kralup transit	Einsiedel Eisenbrod Engenthal Friedland i. B. Habendorf Kleinskal Langenbruck Liebsnau Liebstadtl Nawarow Raspsnau-Liebwerda Reichsnau i. B. Rsichenbsrg Seidsnberg Semil Swarow Taunwald Tschernbausen Wsigsdorf	Unter Anfrechthaltung der für den Transport von Kohlen bestehenden allgemeinen Bestimmungen und bei directer Expedition	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Tarif für Buschtěhrad-Kladnoer Kohle ab Kralup und Bubna nach Stationen der B.C.B. und Oe.N.W.B. vom 15. October 1886	kr. 36·1 36·1 39·1 36·8 36·1 36·1 36·1 36·1 36·1 39·7 36·1 36·1 36·1 38·9 36·1 41·0 42·3 38·5 38·0	kr. 27·2 33·1 36·1 27·9 27·2 33·1 27·2 27·2 33·1 36·7 27·2 27·2 27·2 30·0 33·1 38·0 39·3 29·6 29·1	kr. 8·9 3·0 3·0 8·9 8·9 3·0 8·9 8·9 3·0 3·0 8·9 8·9 8·9 8·9 3·0 3·0 3·0 8·9 8·9	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe auf den Namen des Versenders lautend, vor dem 1. März 1895	
2396	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämmtlich bis zu 2·5 m lang	Kalwarya loco via Bielitz	Friedek-Mistek	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	43·6 kr.	29·0 kr.	14·6 kr.	Im Kartirungswege		
2397	**Localbahn Gleisdorf-Weiz**		Von Seite der Localbahn Gleisdorf-Weiz wurde für Schotterlieferungen, welche von der Station Weiz über Gleisdorf hinaus im Jahre 1893 verfrachtet werden, auf den Ausnahmetarif II beim Frachtsatze von 5 fl. 50 kr. für die Strecke Weiz-Gleisdorf bei einer Verfrachtung von mindsstens **100 Waggons Schotter** eine Refactis von 50 kr., bei einer Verfrachtung von **200 Waggons** eine Refactie von 1 fl. und bei einer Verfrachtung von **300 Waggons** eins Refactie von 1 fl. 50 kr. pro Waggon gewährt.											
2398	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Landwirthschaftl. Maschinen a) unter 5000 kg b) 5000 kg c) 10000 kg	Randnitz	Brody (Bahnhof) transit Podwoloczyska (Bahnhof) trans.	Aufrechthaltung der für den Oest.-Ungar.-Russischen Grenz-Verkehr bestehenden Tarifbestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarife, längstens bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar. Russischer Grenzverkehr	kr. a) 174·5 b) 143·4 c) 123·2 a) 191·3 b) 157·3 c) 135·1			Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2399	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzstoffpappe, ungeleimte	a) Gloggnitz b) Ternitz } Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Mannheim, bad. Staatsbahn und hessische L.B.	Bei Aufgabe in Ladungen zu 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief	Vom 15. December 1893 ab bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894			Mark a) 3·22 b) 3·17		Im Kartirungswege		
					Ludwigshafen a. Rh. der pfälz. Eisenb.					a) 3·27 b) 3·22				
					Frankfurt a. M. (Hafen, rechtsmain.); Frankfurt a. M., hess. L.B. und Ostbahnhof. hess. L.B.					a) 3·06 b) 3·01				
					Frankfurt a. M., Hafen (rechtsm.): Frankfurt a. M., Sachsenhausen, Staatsbahnhf. ancb Bebraer Bahnhof; Frankfurt a. M., Staatsbahnhof der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.					a) 3·06 b) 3·01				
					Frankfurt a. M., Staatsbahnh. d. Main - Neckarbahn					a) 3·06 b) 3·01				
					Gustavsburg, hess. L.B.					a) 3·18 b) 3·13				
					Mainz, hessische L.B.					a) 3·24 b) 3·19				
					Mainz, Hafen, hessische L.B.					a) 3·20 b) 3·15				
					Kastel, Hafen, d. königl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.					a) 3·20 b) 3·15				
2400	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Der Wagenladungs-Classen A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch - Oesterreichisch-Ungarischen Transit-Verkehr	Wien K.F.J.B. Genf transit } oder umgekehrt		Bei Einhaltung der Bestimmungen im nebenbenannten Tarife	Vom 1. Jänner 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Tarif vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischen Transit-Verkehr		per 1000 kg Francs in Gold Für Classe A 57·15 Für Classe B 46·05		Im Kartirungswege		

2401

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Künstliche Düngemittel aus Pos. D 15 des Tarif-Theiles I

Auf sämmtlichen Strecken der a) Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) b) Kolomeaer Localbahnen c) Bukowinaer Localbahnen	Auf sämmtlichen in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. Staats- und vom Staate betriebenen Privatbahnen, mit Ausnahme der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), der Kolomeaer und der Bukowinaer Localbahnen
Aufgabe in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum	Aufgabe in Mengen von mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Quantum

Sendungen müssen mit directe nach einer galizischen oder Bukowinaer Station lautenden Frachtbriefen und auf Grund von in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" näher bezeichneten Bestellzettel zur Aufgabe gebracht werden. Das Auf- und Abladen ist vom Aufgeber bezw. Empfänger zu besorgen

Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894

Localtarif	Verschieden	Im Kartirungswege
0·2 kr. pro 100 kg und 1 km	ad a) Frachtsatz des Ausnahmetarifes I ad b) für Strecken bis 430 km Frachtsatz des Ausnahmetarifes II, für Strecken von mehr als 430 km Länge 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km	

Nebenstehende Frachtbegünstigungen finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von einer galizischen oder Bukowinaer Gemeinde für ihre Angehörigen, sowie von Eigenthümern oder Pächtern landtäflicher Güter in Galizien und der Bukowina zur Düngung ihrer Felder auf Grund von durch den betreffenden Gemeinde-, bezw. Gutsgebietevorstand nach dem vorgeschriebenen Formulare ausgefertigten und seitens der k. k. Bezirkshauptmannschaft oder der k. k. galizischen Landwirthschafts-Gesellschaft in Lemberg, bezw. Krakau oder dem Bukowinaer Landescultnrverein in Czernowitz bestätigten Bestellzettel bezogen werden. Die betreffenden Bestellzettel sind den hezüglichen Frachtbriefen beizuschliessen und werden beim Bezuge der Sendung von der Bahnanstelt zurückbehalten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
	von der und in der Namen	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze

Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nr.	2402	2403	2404	2405	2406	2407
Die Publication erfolgt von der und im Namen der						
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Abfälle, Baumwollwaaren, Baumwolle, robe, und Garne der Cl. I, II, A und B	Borke und Lohe	B r o d	Drainröhren	Künstlicher Dünger incl. Ammoniak, schwefelsaures und Chilisalpeter (Natronsalpeter) zum Düngen	
für die Transportstrecke von	Brannau loco	Tischnowitz Drasov Gurein Zinsendorf Reckowitz Königsfeld Poysdorf	G a y a	Frättingsdorf	Lanzendorf-Pellendorf	Wildenschwert transit
für die Transportstrecke nach	Böhmisch-Trübau loco	Brünn St.E.G. loco und transit	Bisenz-Pisek transit	Znaim St.E G. loco und transit	Marchegg St.E.G. / Bruck a. d. L. St.E.G.	Stefanau
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Unter Anfrechthaltung der für die betreffenden Classen bestehenden Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen u. unter Anfrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen. Anfladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Anfrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen
	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894					
	L o c a l t a r i f					
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht / Bezeichnung	Verschieden	kr. 15·1 13·1 10·7 9·5 7·5 6·7 30·8	12 kr.	16·8 kr. ö. W.	Verschieden	25·2 kr. ö. W.
Frachtsatz per 100 kg / Zugestandener Frachtsatz	Verschieden	kr. 18·4 11·4 9·0 7·8 5·8 5·0 21·9	10 kr.	13·5 kr. ö. W.	12·0 kr. / 10·0 kr.	21·1 kr. ö. W.
per 100 kg / Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Zehn Percent	kr. 1·7 1·7 1·7 1·7 1·7 1·7 8·9	2 kr.	3·3 kr. ö. W.	Verschieden	4·1 kr. ö. W.
	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e					
Art der Durchführung	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1895	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1895	Original-Aufgabs-Recepisse od. Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen bis Ende März 1895	Anf den Reclamanten als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1895	Anf die reclamirende Firma als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1895	Original-Frachtbriefe, anf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1895
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden, und muss die erfolgte Abfuhr in B.-Trübau, resp. Brannau bahnämtlich bestätigt sein	Anfladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen				
Besondere Bemerkungen						

Fortlaufende Nr.	2408	2409	2410	2411	2412
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Rohpetroleum	Regietransporte der kgl. ungarischen Staateeisenbahnen	Güter dee Specialtarifes 1	Sand	Robzucker
für die Transportstrecke von	Olmütz St.E.G. transit	Marchegg (Station) oder vice versa	Bisenz-Pisek transit oder vice versa	Bisenz-Pisek transit	Wlkoscb-Keltscban
für die Transportstrecke nach	Pardubitz St.E.G. / Elbeteinitz	Marchegg (Landesgrenze)	G a y a	Nemotitz / Gaya	Bisenz-Pisek transit
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	**2000 Tonnen.** Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindeetens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Anfrechtbaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	**600 Tonnen.** Bei Anfgabe in vollen Wagenladungen, d. i. bei Zahlung der Fracbt mindest. für das Ladegewicbt der verwendeten Wagen und unter Anfrecbthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbeetimmungen	**250 Tonnen.** Anfgabe von, resp. Fracbtzahlung für mindestens 10000 kg pro Fracbtbrief und Wagen
	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstene aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	L o c a l t a r i f		Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg			12 kr.	12·3 / 8·7	8·8 kr. ö. W.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	16·6 kr. ö. W. / 19·7 kr. ö. W.	0·16 kr. ö. W.	10 kr.	8·4 / 7·2	8·0 kr. ö. W.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			2 kr.	3·9 / 1·5	0·8 kr. ö. W.
				Kreuzer ö. W.	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1895	Anf die kgl. ungar. Staatseisenbahnen oder deren Dienststellen als Empfänger, bezw. Absender, lautende Original-Frachtdocumente, einzureicben bis spätestens Ende März 1895	Bei Sendungen nach Gaya: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Bei Sendungen von Gaya: Duplicat-Frachtbriefe, anf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen mittelst Consignation längstens bis Ende März 1895	Orig.-Frachtbriefe, anf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1895	Duplicat-Fracbtbriefe auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1895
Besondere Bemerkungen	Nebenstehende Frachtsätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche für mit den Stationen Elbeteinitz und Pardubitz in Geleiseverbindung stehende Petroleum-Raffinerien bestimmt sind. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung		Anf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu beeorgen	Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2413	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine, welche nach den gemeinsamen Bestimmungen im Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893 zur Classe B und C gehören	Nachod	Halbstadt loco und transit	Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe B und C bestehenden sonstigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Juni 1888 sammt Nachträgen	Kreuzer: Classe B: 15·9 / Classe C: 11·6	Classe B: 13·9 / Classe C: 9·6	Classe B: 2 / Classe C: 2	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
2414	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Classen II und A; Melasse; Spodium	Hohenmauth	Stationen in der Richtung gegen Prag via Chotzen; oder vice versa	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf-, bezw. Abladen in Hohenmauth hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif			Nachlass von der Manipulationsgebühr: 4 kr. / 2 kr. / 2 kr.	Im Rückvergütungswege bei Sendungen von Hohenmauth: Auf den Reclamanten als Absender lautende Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe bei Wagenladungen. Bei Sendungen nach Hohenmauth: Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe. Auf diesen Documenten, welche spätestens bis Ende März 1895 vorzulegen sind, ist seitens der Station Hohenmauth zu bestätigen, dass das Auf-, bezw. Abladen durch Organe der Partei vorgenommen wurde		

Ausgeschlossen von der Rückvergütung der nebenstehenden Manipulationsgebühren sind alle Sendungen, für welche ermässigte Kartirungsfrachtsätze oder ermässigte Frachtsätze im Rückvergütungswege zur Anwendung gelangen oder welche von einer Station der Localbahn Chotzen-Leitomischl (einschliesslich Chotzen) nach Hohenmauth oder umgekehrt zur Beförderung gelangen, sowie solche Sendungen, die von Hohenmauth via Chotzen nach Stationen in der Richtung B.-Trübau und Nachod oder vice versa verfrachtet werden. Das Zugeständniss gilt nur für mit der Station Hohenmauth in directer Schienenverbindung stehende Etablissemente.

2415	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Bruck a/L. St.E.G. (Localbahn)	Wien St.E.G.*); Simmering St.E.G.; Schwechat-Kledering	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Sp.-T. 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Krenzer: 20·8 / 19·6 / 17·6	14·3 / 14·3 / 14·3	6·5 / 5·3 / 3·3	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absender lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1895	

*) Diese Begünstigung hat auch für solche Getreideeendungen in vollen Wagenladungen rückeichtlich der Strecke Bruck a/L. St.E.G. (L.B.)—Wien St.E.G. Giltigkeit, welche während der Giltigkeitsdaner dieeer Begünstigung von Bruck a/L. St.E.G. (L.B.) a) nach Stationen der Südbahn oder der westlichen Staatsbahnen via Wien St.E.G. zur Anfgabe gebracht nnd hie Wien St.E.G. znm Localtarife abgefertigt werden, nnd b) nach Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. mit direct nach der Bestimmungsstation lantenden Frachtbriefen znr Abfertigung gelangen.

Fortlaufende Nr.	2416	2417	2418
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Maner- nnd Dachziegel	Schwefelsäure in Reservoirwagen	Getreide, Mehl nnd Mahlprodncte, Wein, Holz des Specialterifes 2 nnd der Classe C, ferner Rohöl
für die Transportstrecke von	Pořičan	Wien (Südbahn) transit	Wien St.E.G. loco
für die Transportstrecke nach	Lieben St.E.G. / Prag St.E.G.	Wien St.E.G. loco	Wien { S.B. K.F.N.B. K.E.W.B. E.W.A. } transit
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Anfrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Anfrechtbaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen Für Wein bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarife	Verbindungsbahntarif	Verbindungsbahntarif
Bezeichnung			
Frachtsatz per 100 kg	Kreuzer ö. W.	Manipulationsgebühr der St.E.G.: 8 kr. ö. W. pro 100 kg	Manipulationsgebühr der St.E.G. pro 100 kg 8 kr. ö. W.
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	8·0	4 kr. ö. W. pro 100 kg	4 kr. ö. W.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	1·0	4 kr. ö. W. pro 100 kg	4 kr. ö. W.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen dee Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1895	Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1895	Bei den in Wien St.E.G. aufgegebenen Sendungen: Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend. Bei den in Wien St.E.G. angelangten Sendungen: Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfänger lautend. Die bezeichneten Frachtdocumente sind spätestens bis Ende März 1895 vorzulegen
Besondere Bemerkungen	Das Auf- nnd Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Ausser der ermässigten Manipulationsgebühr der St.E.G. wird die Transportsgebühr der Wiener Verbindungsbahn nnd auch die eventnelle Manipulationsgebühr der Südbahn erhoben. Falls bei der Expedition auf Grund directer Tarife oder bei Umkartirungen zu Gunsten der St.E.G. eine geringere Manipulationsgebühr als 8 kr. ö. W. pro 100 kg zur Einhebung gelangt, so wird die Vergütung entsprechend reducirt	Ausser der ermässigten Manipulationsgebühr der St.E.G. wird die Transportsgebühr der Wiener Verbindungsbahn und auch die eventnelle Manipulationsgebühr der in der Publication bezeichneten Verwaltungen erhoben. Falls bei der Expedition auf Grund directer Tarife, oder bei Umkartirungen zu Gunsten der St.E.G. eine geringere Manipulationsgebühr als 8 kr. ö. W. pro 100 kg zur Einhebung gelangt, so wird die Vergütung entsprechend reducirt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
2419	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mehl und Getreide	In allen Relationen nach oder von Rossitz-Pendorf			Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1894	Localtarif			0·8 kr. ö. W. pro 100 kg als Nachlass von der Manipulations-Gebühr	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe oder Aufgabs-Recepisse bei den Aufgabsgütern und Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Orig.-Frachtbriefe bei den Abgabsgütern, spätestens bis Ende März 1895	Diese Begünstigung gilt nur für jene Sendungen, deren Aufladen in die Eisenbahnwagen, bezw. deren Abladen aus denselben von der Partei durch ihre Arbeiter und auf eigene Kosten innerhalb der hiefür tarifmässig festgesetzten Zeitfrist besorgt wird	
2420	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		H o l z a) des Specialtarifes 2 b) der Classe C	Prag (Hrabovka) transit (für Sendungen nach Rokycan)	Schönpriesen	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif II, Heft 1 des Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandes						
2421			Holz des Specialtarifes 2	W i e n St.E.G.	H a i n b u r g	**600 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	L o c a l t a r i f				I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	Auf den Namen des Reclamanten als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1895 vorzulegen	Die auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe und die correspondirenden Original-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der Stationsorgane bestätigt sein muss, dass das Auf- und Abladen der Sendungen durch Organe der Partei besorgt wurde. Diese Documente sind bis längstens Ende März 1895 vorzulegen	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
								29·9 kr. ö. W.	a) 36·3 kr. ö. W. b) 30·7 kr. ö. W.					
								21·5 kr. ö. W.	a) 26·1 kr. ö. W. b) 26·1 kr. ö. W.					
								8·4 kr. ö. W.	a) 10·2 kr ö. W. b) 4·6 kr. ö. W.					

Fortlaufende Nr.	2422	2423	2424	2425
Die Publication erfolgt: von der				
Die Publication erfolgt: und im Namen der				
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	H o l z a) des Specialtarifes 2 b) der Classe C	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Holz des Specialtarifes III, des Ausnahmetarifes 5 im Theil II, Heft 1, vom 1. October 1890 und des Ausnahmetarifes 3 im Theil II, Heft 2, vom 1. Juli 1892
für die Transportstrecke: von	Gross-Meseritsch oder Rudikau	Prag (Hrabovka) transit (für Sendungen von Zbirov und Holoubkau	Okříško	Hronov Nachod Neustadt a. M. Opočno
für die Transportstrecke: nach	Kanitz-Eibenschitz Brünn St.E.G. Kroman Wolframitz Mislitz Grossbach-Schönau Positz-Joslowitz Laa Frättingsdorf Mistelbach Wolkersdorf Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Okříško St.E.G.	Schönpriesen	Brünn	Preussisch-schlesischen Stationen zwischen Halbstadt und Breslau (incl.) Königszelt und Liegnitz sowie Stationen zwischen Hirschberg u. Neuroda
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**3000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	**Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Aufrechthaltung der für den Specialtarif III und die Ansuahmetarife 3 und 5 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	Localtarif	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandstarif
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	Kreuzer ö. W. ad a) 36·3 ad b) 30·7	20·8 kr. ö. W.	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	19·0 kr. ö. W. 18·3 20·8 21·5 23·4 26·4 27·5 28·2 31·2 33·2 38·2 43·4 13·1	ad a) und b) 26·1	19·4 kr. ö. W.	Verschieden
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		ad a) 10·2 ad b) 4·6	1·4 kr. ö. W.	2 kr. ö. W. 2 2 1
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 einzusenden sind	Auf den Namen des Reclamanten als Absender lautende, nämlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1895 vorzulegen	Auf den Namen des Reclamanten als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend, vorzulegen längstens bis 31. März 1895
Besondere Bemerkungen				

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nr.	2426	2427	2428
Die Publication erfolgt von der und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Güter der Claese I	Güter der Claese A, B und C, sowie der Specialtarife 2 und 3 (excl. Kohle)	Güter der Claesen C B A II I (excl. Mehl, Mahlproducte und Kohle)
für die Transportstrecke von	Hermedorf-Oelberg	Aussig St.E.G. transit	Wien St.E.G.
für die Transportstrecke nach	Halbstadt St.E.G. traneit (für Sendungen nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Nestersitz-Pömmerle	Grammat-Neusiedl loco
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe in beliebigen Mengen ale Frachtgut. Anfrechthaltnng der einschlägigen Tarifbeetimmungen	Bei Aufgabe in vollen Wagenladnngen, unter Auefrechthaltnng der einschlägigen Tarifbeetimmungen	Unter Anfrechthaltnng der für dieee Claseen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen
	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstene aber bie Ende December 1894		
L o c a l t a r i f			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	9 kr. ö. W.	Verschieden	kr. 11·5 12·0 12·2 16·4 kr.
Bezeichnung / Frachtsatz per 100 kg	5 kr. ö. W.		kr. 8·0 8·0 8·0 9·0 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	4 kr. ö. W.	2 kr.	kr. 3·5 4·0 4·2 7·4 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			
I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e			
Art der Durchführung	Auf die reclamirende Firma ale Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche eeitene der Stationsorgane in Halbetadt die Beetätignng tragen müseen, dass die bezüglichen Sendnngen nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B. weitergesendet wnrden. Diese Docnmente sind längstens bie Ende März 1895 vorznlegen	Bei Sendnngen von Neetereitz-Pömmerle: Dnplicat-Frachtbriefe auf die reclamirende Firma ale Absender lautend. Bei Sendnngen nach Nestereitz-Pömmerle: Original-Frachtbriefe, auf die reclemirende Firma als Empfänger lantend. Vorzulegen bie längstene Ende März 1895	Bei Sendnngen von Grammat-Neusiedl: Original-Aufgabe-Recepisse oder Dnplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma ale Absender lantend. Bei Sendnngen nach Grammat-Nensiedl: Orig.-Frachtbriefe, anf die reclamirende Firma als Empfänger lautend. Vorznlegen bie längstene Ende März 1895
Bezeichnnng der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, his zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Die Sendnngen müseen von Stationen der A.T.E. oder deren Hinterbahnen stammen nnd an ein Etabliesement in Nestereitz, welches mit der Station durch ein Geleise verbunden ist, adreseirt sein, bezw. von einem eolchen Etablissement nach den vorgenannten Stationen aufgegeben werden	
Besondere Bemerkungen			

oder vice versa

oder vice versa

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2429			Getreide	Trebitsch	Okříško	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	8·8 kr.	6·8 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, längstens bis Ende März 1895	
2430				Wien St.E.G.	Götzendorf St.E.G.	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen			kr. 14·8	kr. 9·1	kr. 5·7			
					Trantmannsdorf				16·4	9·9	6·5			
					Wilfleinsdorf				18·8	12·3	6·5			
					Bruck a. d. L. St.E.G.Localb.				20·8	14·3	6·5			
					Rohran				25·6	19·1	6·5			
2431			1000 Tonnen *) Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut	Trebitsch St.E.G.	Gross-Meseritsch	Frachtzahlung für mind. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Anfrechthaltung der für den Specialtarif 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 18·8	kr. 13·8	kr. 5·0		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1895	Die nebigen Frachtsätze haben auch für solche Getreidesendungen rückeichtlich der St.E.G. Strecke ab Wien nach den genannten Stationen Giltigkeit, welche a) von der Südbahn oder den westlichen k. k. Staatsbahnen in Wien St.E.G. anlangen und von da zum Localtarif an die Bestimmungsstation weiter gesendet werden, und b) von Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. mit direct nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden
2432			Mehl- und Mahlprodncte Gross-Meseritsch	Trebitsch St.E.G.	Gross-Meseritsch				Verschieden	kr. 13·8	Verschieden		Vorlage der anf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Anfgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1895 vorzulegen	Das Abladen der Getreidesendungen in Gross-Meseritsch haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Okříško St.E.G. loco und trans. (für Sendungen von Stationen der Oe.N.W.B. bis inclusive Wolframitzkirchen, Kattenberg, Chrndim und von Stationen der k. k. ö. St. B. via Iglau)					23·6	18·6	5·0		Vorlage der anf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe	
				Okříško St.E.G. loco und trans. (für Sendungen nach Stationen der Oe.N.W.B. bis inclusive Wolframitzkirchen, Kattenberg, Chrndim und nach Stationen der k. k. ö. St. B. via Iglau)					18·6					

*) Die während der Giltigkeitsdaner dieses Zngeständnisses von Mislitz nnd Namiest loco nach Gross-Meseritsch verfrachteten Getreide-Transporte, sowie die von Gross-Meseritsch nach Mislitz nnd Namiest loco znr Aufgabe gelangenden Mehltransporte werden in das bednngene Minimalqnantum von 1000 Tonnen zwar eingerechnet, jedoch nicht bonificirt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2433	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Malz und Getreide	Himberg	Wien St.E.G. loco	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Anfrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	9·6	7·0	2·6	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe bei Sendungen von Himberg und der Original-Frachtbriefe bei Sendungen nach Himberg, längstens bis Ende März 1895		
					Simmering St.E.G. loco				8·4	7·0	1·4			
				oder vice versa										

Notiz. Der Frachtsatz für Getreide hat rücksichtlich der Strecke Wien St.E.G.—Himberg auch Giltigkeit für solche Sendungen, welche
a) von der Südbahn oder den westlichen Staatsbahnen in Wien St.E.G. anlangen und von da zum Localtarife nach Himberg weitergesendet werden;
b) von Himberg nach Wien St.E.G. zum Localtarife abgefertigt werden und für Stationen der Südbahn oder der westlichen Staatsbahnen bestimmt sind;
c) von oder nach Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. mit nach oder von Himberg direct lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden.
Der Frachtsatz für Malz gilt rücksichtlich der Strecke Himberg—Wien St.E.G. auch für jene Sendungen, welche Wien St.E.G. transitiren und nach Stationen bestimmt sind, für welche ab Himberg keine directen Frachtsätze bestehen, und für welche demnach bei Abfertigung via Wien rücksichtlich der Strecke Himberg—Wien St.E.G. der officielle Frachtsatz zur Berechnung gelangt.

2434	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mehl und Mahlproducte	Brnck a. L. St.E.G. Localb.	Wien, Bahnhof der Oe.U.St.E.G.	500 Tonnen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 20·8	kr. 15·3	kr. 5·5	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabsrecep. oder Duplic.-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1895		
				Wilfleinsdorf					18·8	13·3	5·5				
				Trantmannsdorf					16·4	10·9	5·5				
				Götzendorf St.E.G.					12·0	9·3	2·7				
				Götzendorf Localbahn					18·4	12·9	5·5				
				Gr.-Nensiedl					12·0	9·0	3·0				
				Himberg					9·6	8·0	1·6				
				Lanzendorf-Pellendorf					8·0	7·0	1·0				
				Brnck a. L. St.E.G. Localb.		2000 Tonnen			20·8	14·3	6·5				
				Wilfleinsdorf					18·8	12·3	6·5				
				Trantmannsdorf					16·4	9·9	6·5				
			Maier- und Dachziegel	Starkoč transit	Brannan	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anfrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	15·8	12·8	3·0		Anf den Reclamanten als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe und die diesbezüglichen Original-Frachtbriefe, auf welchen seitens der Bahnorgane bestätigt sein muss, dass das Abladen der Sendungen von der Partei innerhalb der festgesetzten Frist besorgt wurde. Die Documente sind längst. bis Ende März 1895 vorzulegen		
					Hermsdorf-Oelberg				15·1	12·1	3·0				
					Halbstadt				13·6	10·6	3·0				
					Weckelsdorf				11·6	8·6	3·0				
					Matha-Mohren				10·5	7·5	3·0				
					Politz				9·0	6·0	3·0				
					Hronov				7·7	4·7	3·0				
					Nachod				5·8	4·7	1·1				
					Nenstadt a. M.				5·6	4·7	0·9				
					Bohnslavic-Černčic				6·9	4·7	2·2				
					Opočno				8·4	5·4	3·0				
					Tyniš				12·3	9·3	3·0				
					Borohradek				14·4	11·4	3·0				
					Čerma-Jeleni				15·6	12·6	3·0				
					Onjezd				16·8	13·8	3·0				
					Chotzen				18·2	15·2	3·0				
				a) Frättingsdorf b) Nenbau-Kreuzstätten	Raasdorf	2500 Tonnen Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Anfrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif	ad a) 13·1	ad b) 11·5	ad a) 11·7	ad b) 10·4	ad a) 1·4	ad b) 1·1		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Siebenbrunn-Leopoldsdorf				15·5	13·3	14·1	12·2	1·4	1·1		
					Schönfeld-Lassee				17·1	14·0	15·7	12·9	1·4	1·1		
					Marchegg loco und transit				18·0	16·1	16·6	15·0	1·4	1·1		

Fortlaufende Nr.	2435	2436	2437
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Frachtgüter aller Art	Frachtgüter aller Art	Getreide
für die Transportstrecke von	Moravan	Raudnitz	Gross-Meseritsch
für die Transportstrecke nach (oder vice versa)	Diversen Stationen	Diversen Stationen	Trebitsch St.E.G.
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Ahladen hat die Partei zu besorgen	Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen hat die Partei zu bsorgen	**Auflieferung eines Minimal-Quantums von 250 Tonnen.** Anfgabe, hezw. Frachtzahlnng für mindestene 10000 kg pro Frachthrief nnd Wagen. Anfrechthaltung der für den Specialtarif 1 hestehenden allgemein giltigen Tarifbestimmungen
	Vom 1. Jänner 1894 bie auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende Decemher 1894	Vom 1. Jänner 1894 his anf Widerruf, längsteue jedoch bie Ende Dscember 1894	Vom 1. Jänner 1894 his Ende Decemher 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893	Tarif, Thsil I, vom 1. Jänner 1893	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg			18·8 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Nachlass von der Manipulationsgebühr	Nachlass von der Manipulationsgebühr	13·8 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	0·5 kr. pro 100 kg	0·8 kr. pro 100 kg	5·0 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütnngswege	Im Rückvergütungewege	Im Rückvsrgütnngewege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	**Bei den Abgabsgütern:** Orig.-Fracbtbriefe, auf die reclamirende Firma ale Empfängerin lautend. **Bei den Aufgabsgütern:** Eine vom Stationschef in Moravan vidirte Consignation. Die Docnmente sind spätestens Ende März 1895 vorznlegen	**Bei den Abgabsgütern:** Orig.-Frachthriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. **Bei den Aufgabsgütern:** Eine vom Stationschef in Raudnitz vidirte Consignation. Disse Documente sind längstene his Ende März 1895 vorzulegen	Auf den Rsclamanten als Empfänger lautende Original-Frachthriefe, welche spätestene bis Ende März 1895 vorznlegen sind
Besondere Bemerkungen	Bahnämtlicherseite muss in den hezeichneten Docnmenten hestätigt erscheinen, dass das Ab- bezw. Aufladen durch die Arbeitskräfte der Partei hesorgt wurde	Bahnämtlicherseits muss in den hezeichneten Docnmentsn bestätigt erscheinen, dass das Ah-, hezw. Aufladen dnrch die Arbeitskräfte der Partei heeorgt wurde	Dae Ahladen der Ssudnngen in Trebitsch haben die Parteien zu hesorgen

Von der Begünstigung sind ausgeschlossen bei der Aufgabe: Die Güter der Classen B nnd C nnd der Specialtarife 2 nnd 3, bei welchen das Aufladen tarifmässig von der Partei zu erfolgen hat. Bei der Abgabe: Mineralische Kohle nnd Coaks, sowie alle jene Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gewährt werden, dass das Abladen auf Kosten der Partei zu erfolgen hat. Diesse Zugeständniss gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Moravan in directer Schienenverbindung stehen.

NB. Von der Begünstigung sind ausgeschlossen: Bei der Aufgabe: Die Güter der Classen B und C nnd der Sp.-T. 2 und 3, bei welchen das Aufladen tarifmässig von der Partei zu erfolgen hat. Bei der Abgabe: Mineralische Kohle nnd Coaks, sowie alle jene Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingnng gewährt werden, dass das Abladen auf Kosten der Partei zu erfolgen hat.
Dieses Zugeständnis gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Raudnitz in directer Schienenverbindung stehen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nr.	2438	2439	2440	2441
Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:			
von der				
und in der Namen				
für Artikel	Kalkstsine, Bruchsteine nnd Schotter	Steine der Classen II A, B nnd C	Steine, welche lant Tariftheiles I Abtheil. B des Tarifes für dsn Güter-Verkehr zwischen Ossterreich-Ungarn einerseits, Dentschland, Belgisn nnd den Niederlanden andererseits, vom 1. Jänner 1894 nach Spscialtarif III tarifiren	Sandstein, roh, behausn
für die Transportstrecke von	Mannersdorf	Wildenschwert loco	Nachod	Nachod
nach	Simmering St.E G.	Brünn St.E.G.	Halbstadt transit	Halbstadt St.E.G. loco oder transit
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Für das innerhalb der Giltigkeit des Zugeständnisses **8000 Tonnen** übersteigende **Quantum.** Anfgahe in vollen Wagenladnngsn; Anfrechthaltnng der tarifmässigen Bestimmnngen	**500 Tonnen.** Zahlnng der Fracht für mindeetens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Anfrechthaltnng der für die Classe C giltigsn Tarifbestimmungen	Für das 500 t überschreitende Quantum	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindests ns 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des für den Transport beigestellten Wagens. Anfrschthaltnng der für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmnngen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894			Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widsrrnf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	L o c a l t a r i f			Ostdentsch-Oesterr. Verbandstarif	Localtarif Theil II, Heft 3, vom 1. Juni 1888 sammt Nachträgen
Bezeichnung					
Frachtsatz per 100 kg	9·0 kr. ö. W.		V e r s c h i e d e n		11·6 kr. ö. W.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	7·0 kr. ö. W.	24·2 kr	kr. 22·7		9·6 kr. ö. W.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	2·0 kr. ö. W.	Verschieden		2 kr.	2 kr. ö. W.
Art der Durchführung	I m R ü c k v e r g ü t u n g e w e g e				
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Original Frachtbriefe, anf den Reclamanten als Empfänger lantend, vorznlegen his Ende März 1895		Vorlage der anf die reclamirende Firma als Absender lantendsn Duplicat-Frachthriefe, längstens bis Ende März 1895		Vorlage der anf den Namen der reclamirenden Firma als Absender lantenden Dnplicat-Frachtbriefo, spätestens bie Ende März 1895
Besondere Bemerkungen	Für das znr Anflieferung gelangte Quantnm bie zn 8000 Tonnen wird der nebenstehende Frachtsatz nicht zngestanden. Anf- nnd Abladen der Sendnngen haben die Parteien anf eigene Kosten zu besorgen				

Fortlaufende Nr.	2442	2443	2444
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Melasse, Spodium, Kohle und Coaks, sowie Steine der Classe C	Zucker der Classe II	Zucker der Classe II
für die Transportstrecke von	Poříčan transit (für Sendungen von Stationen der Hauptbahn und deren Anschlussbahnen)	Ungar.-Ostra	Schönpriesen
für die Transportstrecke nach	Sadska	Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik	Prag (Hrabovka St.E.G.) transit für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen südlich von Budweis und für Budweis inclusive, jedoch exclusive Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leoben
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Sadska	Vlarapass	Anfgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen und unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif	Localtarif	Localtarif, Theil II, Heft 3
Bezeichnung / Frachtsatz per 100 kg	5·20 kr.	38	50·3 kr
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	4·95 kr.	31·2	34·0 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	0·25 kr.	6·8	16·3 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Bei Sendungen von Sadska: Gegen Vorlage von bahnämtlich bestätigten Consignationen, in welchen alle Zuckersendungen zu verzeichnen sein werden, welche in Sadska nach Stationen der Hauptbahn und darüber aufgegeben werden. Bei Sendungen nach Sadska: Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende März 1895	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1895	Original - Aufgabs - Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1895
Besondere Bemerkungen	Für diejenigen Relationen, für welche in den Tarifen von oder nach Sadska rücksichtlich der Strecke Sadska-Poříčan transit die nebigen ermässigten Frachtsätze oder noch billigere Antheile bereits eingerechnet sind, entfällt jede Rückvergütung		

Fortlaufende Nr.	2445	2446	2447	2448
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Böhmischen Westbahn	Böhmischen Westbahn
von der und im Namen der		Betheiligten Verwaltungen		
Für Artikel	I. Wagenladungsgüter der Classe C *) II. { Rübenschnitze und Presslinge *)	Braunkohle	Cement	Dach- und Manerziegel / Dachziegel
Für die Transportstrecke: von	II. Bisenz-Pisek	Dassnitz	Geleiseanlage Königshof	Pilsen / Zditz / Beraun
Für die Transportstrecke: nach	I. Diversen Stationen	Zieditz		
	Stationen des mähr. Transversalnetzes der St. E. G. oder der Waagtballinie der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Elbogen-Nensattel	Fnrth i/W.	Prag B. W. B.
		Brnck a. d. L. transit Marchegg trans.		
		Brnck a. d. L. transit Marchegg trans.		
		Brnck a. d. L. transit Marchegg trans.		
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Sendungen müssen über die gesellschaftlichen Linien anlangen und durch Arbeiter der Partei abgeladen werden	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Anfgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. — Anf- und Abladen obliegt den Parteien	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstens bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Weiteres, längstene aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Besteht kein dirscter Tarif	Anhang znm Localgütertarife	Localgütertarif, Theil II, vom 1. April 1882
Frachtsatz per 100 kg			42·2 kr. ö. W.	32·1 / 16·0 / 13·6 Kreuzer ö. W.
Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)		71·2 / 71·2 / 72·5 / 72·5 / 75·2 / 75·2 kr.	33·0 kr. ö. W.	16·0 / 12·0 / 10·0
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	0·8 kr. ö. W. pro 100 kg ale Nachlass von der Manipulationsgebühr		9·2 kr. ö. W.	16·1 / 4·0 / 3·6
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswegs	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Bei den Abgabsgütern: Original-Frachtbriefe, anf den Reclamanten als Empfänger lautend; bei den Anfgabsgütern hingegen Duplicat-Frachtbriefe anf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens Ende März 1895. Anf den bezeichnetsn Documenten muss durch die Station Bisenz-Pieek bestätigt erscheinen, dass dae Ab-, bezw. Anfladen thatsächlich durch Organe der Partei erfolgt ist	Anf den Namen des Reclamanten ale Versender lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind		
Besondere Bemerkungen	*) Gilt nur für Sendungen für oder ans Etabliesemente, welche mit Bisenz-Pisek in Geleiseverbindung stehen	Die Sendungen müssen für eine jenseits Marchegg oder Brnck a. d. L. gelegene ungarische Station bestimmt sein		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
2449	Böhmischen Westbahn		Kalk a) aller Art, b) mit Ausnahme der im Specialtarif 3 eingereihten Kalksorten	Karlstein	Prag B.W.B. Pilsen Stupno-Bfas Nürschan Staab Stankan Blisowa Tans Furth i/W.	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. April 1882	Kreuzer ö. W. Ad a) — Ad b) 11·3 Ad a) — Ad b) 10·0 Ad a) — Ad b) 1·3 24·3 bezw. 20·1 — — 19·0 — 5·3 bezw. 1·1 — 24·0 bezw. 20·0 — — 19·0 — 5·0 bezw. 1·0 — 27·9 bezw. 21·8 — — 20·0 — 7·9 bezw. 1·8 — — — 31·1 — 25·2 — 5·9 — — 34·7 — 27·0 — 7·7 — — 36·8 — 27·0 — 9·8 39·6 bezw. 27·2 — — 27·0 — 12·6 bezw. 0·2 — — 45·6 — 34·5 — 11·1		Im Kartirungswege	
2450	Böhm. Westbahn		Holz des Specialtarifes 2	Blisowa Stankan	Pilsen	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. April 1882	22·7 19·5	18·8 18·8	3·9 0·7	Im Kartirungswege	
2451	Böhmischen Westbahn		Locomotiven und Eisenbahnwagen	Rokycan transit	Prag (B.W.B.) transit	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und der Bestimmung von oder nach Mlöschen der Böhmischen Commercialbahnen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. April 1882	Classe B 38·3 kr. ö. W.	0·12 kr. ö. W. pro 100 Kilogramm und 1 Kilometer	Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, wobei die Böhm. Commercialbahn sowohl als Versender und Empfänger erscheinen muss, bis längstens 4 Wochen nach Ablauf der Begünstigung
2452	Böhmischen Westbahn		a) Milch	Königshof (Haltestelle)	Prag	Aufgabe als „Reisegepäck". Berechnung der für solches giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Aufrundung der Taxgewichte und Minimalgebühr ad a) wie für Eilgüter ad b) wie für Frachtgüter festgesetzt	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Allgemeine Tarife für den Personen- und Gepäckstransport auf der k. k. priv. Böhmischen Westbahn vom 1. October 1876	kr. ö. W. 80·0	kr. ö. W. 54·5	kr. ö. W. 25·5		
			b) Milchgefässe, leer retourgehend	Prag	Königshof (Haltestelle)				80·0	26·3	53·7		
			a) Milch	Zbirow (Haltestelle)	Prag				140·0	83·1	56·9		
			b) Milchgefässe, leer retourgehend	Prag	Zbirow (Haltestelle)				140·0	40·6	99·4		
2453	Böhm. Westbahn		Thongeschirr, lose verladen	Tans	Furth i/W.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 2500 kg pro Wagen und Frachtbrief. Vorladung durch die Partei	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. April 1882	20·8 kr.	*)		Im Kartirungswege	

*) Nachlass des Sperrigkeitszuschlages

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
2454	Böhmischen Westbahn		Coakesand	Nürschan	Holoubkau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. April 1882	16 kr.	13 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
2455	Böhmischen Westbahn		Coaks	Rokycan	Prag B.W.B.	Beobachtung der für den Ausnahmetarif der Localgütertarife giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. April 1882	kr. ö.W.	kr. ö.W.	kr. ö.W.	Im Kartirungswege		
					Radotin				24·7	18·7	6			
									22·0	17·0	5			
2456	Böhmischen Westbahn		Coaks	Prag transit	Königshof (Geleiseanlage)	**Anlieferung von 10000 Tonnen.** Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 1 des Localgütertarifes giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. April 1882	15 kr.	13·5 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Nach Anlieferung der bedungenen Minimalquantume gegen Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Adressaten lautenden Orig.-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Jänner 1895 einzubringen sind	
2457	Böhmischen Westbahn	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Segen-Gottes	Radotin	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarife	62·9 kr.	52·2 kr.	10·7 kr.	Im Kartirungswege		
2458	Böhmischen Westbahn	Betheiligten Verwaltungen	Glastafeln, geschliffen	Stankau	Frankfurt a/M. trs.	a) Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen b) " 10000 " " Bestimmung der Sendungen nach Belgien und Holland, sowie darüber hinaus	Vom 1. Jänner 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den „Rhein- und Main-Umschlagverkehr" vom 1. October 1886	Bestanden directe Sätze bisher nicht	in Mark a)	in Mark b)	Im Kartirungswege		
					Frankfurt a/M. Hafen					2·75	2·15			
					Gustavsburg trs.					2·75	2·15			
					Mainz Hafen					2·89	2·25			
					Kastel Hafen					2·92	2·27			
					Mannheim trs.					2·92	2·27			
					Ludwigshafen a/Rh. trs.					2·94	2·28			
				Tans (B.W.B.)	Frankfurt a/M. trs.					2·94	2·28			
					Frankfurt a/M. Hafen					2·51	1·91			
					Gustavsburg trs.					2·51	1·91			
					Mainz Hafen					2·65	2·01			
					Kastel Hafen					2·68	2·03			
					Mannheim trs.					2·68	2·03			
					Ludwigshafen a/Rh. trs.					2·70	2·04			
										2·70	2·04			

Fortlaufende Nr.	2459	2460	2461	2462
Die Publication erfolgt von der Nnd im Namen der	Böhmischen Westbahn	Böhmischen Westbahn	Böhmischen Westbahn	Böhmischen Westbahn
	Busebtěhrader Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Holz des Spscialtarifes 2 in Wagenladnngen von mindestens 10000 kg	Gewöhnliche Eilgüter	Güter aller Art	Eisen und Eisenwaarsn aller Art
für die Transportstrecke von	Prag (Bnbna) transit	Přibram	Prag	Königshof (Geleiseanlags)
für die Transportstrecke nach	Eger (transit)	Prag B.W.B.	oder umgekehrt	Protivin
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	**Auflieferung von mindestens 50 Wagenladungen.** *) Ausgescblossen von disser Begünstignng sind Sendnngen nacb Weigolsbansen, Hirschaid, Vorra, Langenbrnck, Luhe nnd nördlich davon gelegenen Stationen, ferner nach Stationen der Strecke Gössenheim-Weigolshansen, endlich nach den dsntscben Stationen des Rhsinisch-Westfäl.-Oesterr.-Ungar. Verband-Tarifes (Holz-Ansnahme-Tarif Nr. 2). Abfertignng der Sendnngen im Localvsrkehre Bnbna-Eger, resp. Prag-Furth i. W.	Ohne Beschränknng des Gewicbtes nnd dsr Collizabl	Auf- nnd Abladen in Altbütten und Pürglitz hat die Partei zu bssorgen. Sendnngen müssen via Beraun nnd directe an die Böhm. Montangesellschaft adressirt, beziehnngsweise von derselben aufgegeben werden. Für Sendnngen, welche von nnd nacb den via Rakonitz näher gelegenen Relationen geben, baben die nebigen ermässigten Frachtsätze keine Geltung	Anfgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen und Fracbtbrief
	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende Decembsr 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstsns aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jännsr 1894 bis anf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende Decembsr 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Localgütertarife	Directer Tarif vom 1. November 1892	Localgütertarife	Localgütertarife
Frachtsatz per 100 kg	40 **)	141 kr. ö. W.	Verschieden	36·7 kr.
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz	36 **)	90 kr. ö. W.	24·8 19·8 Kr. ö. W.	35·7 kr.
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	4	51 kr. ö. W.		1·0 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der anf die vertragscbliessende Firma als Versender lautendsn Original- nnd Dnplicat-Frachtbriefe, bis spätestsns Ende Jänner 1895			
Besondere Bemerkungen				

*) Holzsendungen, welche von der vertragschliessenden Firma aufgegeben nnd während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses directe im Nordösterr.-Mittelrheinischen Güterverkehre von Stationen transito Prag via Bnbna—Eger, resp. Franzensbad- oder Prag—Furth i. W. befördert werden, können in das bedungene Minimalquantum eingezählt werden.

**) Ueber Prag (B.W.B.) transit—Furth i. W. transit werden die hienach über Bnbna—Eger sich ergebenden Gesammtfrachtsätze eingehalten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2463	Böhmischen Westbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eisen, roh und alt	a) Königshof (Geleiseanlage)	Althütten	Ad a) und b) für Sendungen mit der Bestimmung zur Verarbeitung in den Eisenwerken der Böhm. Montan-Gesellschaft zu Althütten und Pürglitz. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief Ad b) Sendungen von Relationen, welche via Rakonic näher liegen, sind von nebiger Begünstigung ausgeschlossen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarife		Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		
					Pürglitz				11·6	6·0	5·6			
				b) Prag B.W.B.	Althütten				14·6	11·0	3·6			
									19·6	17·6	2·0			
2464	Böhmischen Westbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eisen roh mit Eisengnesswaaren zu Wagenladungen completirt	Königshof (Geleiseanlage)	a) Althütten	Für Sendungen mit der Bestimmung zur Verarbeitung in den Eisenwerken der Böhm. Montan-Gesellschaft zu Althütten und Pürglitz Anf- und Abladen besorgt die Partei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarife	Für das Effectivgewicht der Gusswaare wird insoferne dasselbe					Im Kartirungswege		
					b) Pürglitz				1. weniger als 5000 kg | und 2. 5000 kg und darüber beträgt	ad a) 13·7 | ad a) 12·7 ad b) 19·7 | ad b) 17·7				
									kr. ö. W. pro 100 kg, und für das Roheisen, für das zur Erreichung der Wagentragkraftziffer noch fehlende Gewicht ad a) 6 kr. und ad b) 11·75 kr. ö. W. pro 100 kg. berechnet					
2465	Böhmischen Westbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Schlacken	Althütten	Prag (B.W.B.)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen *) Auf- und Abladen obliegt der Partei	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarife		Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		
				Althütten	Prag (K.F.J.B.)				15·6	11·0	4·6			
				Althütten	Prag (Hrabovka transit)				19·6	15·0	4·6			
				Pürglitz	Prag (B.W.B.)				19·6	15·0	4·6			
				Pürglitz	Prag (K.F.J.B.)				17·6	13·0	4·6			
				Pürglitz	Prag (Hrabovka transft)				21·6	17·0	4·6			
				Althütten	Königshof *) (Geleiseanlage)				21·6	17·0	4·6			
				Pürglitz	Königshof *) (Geleiseanlage)				8·8	6·0	2·8			
									10·8	8·0	2·8			
2466	Böhmischen Westbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Steinkohlen und Coaks	Rokycan	Althütten	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; für Sendungen an die Böhm. Montan-Gesellschaft	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den directen Kohlenverkehr von Stationen der Böhm. Westbahn etc. nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. August 1892		Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		
				Rokycan	Pürglitz				22·0	20·0	2·0			
				Radnitz	Althütten				26·0	24·0	2·0			
				Radnitz	Pürglitz				28·0	27·0	1·0			
				Nürschan	Althütten				32·0	31·0	1·0			
				Nürschan	Pürglitz				29·7	27·0	2·7			
									33·7	31·0	2·7			

Fortlaufende Nr.	2467	2468	2469	2470	2471
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Böhmischen Westbahn	Böhmischen Westbahn	Böhmischen Westbahn	Oesterreichischen Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Eisenerze	a) Chamottesteine, Chamotteziegel, auch Chamottemehl und Chamottespeise b) Mauer- und Dachziegel	Maschinen und Maschinentheile in Ladungen von mindestens 5000 kg	Bruchsteine aller Art, welche nach Specialtarif 3 tarifiren	Brannkohle
für die Transportstrecke von	Dušnik	Zliv	Prag	Wostroměř	Aussig Oe.N.W.B. transito
für die Transportstrecke nach	Eisenerz	Königshof (Geleiseanlage)	Staab	Smidar	Nenbidschow
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen nnd Aufrechthaltnng der bestehenden Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Die an die Frachtbegünstignng für die frachtgutmässige Beförderung von Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenständen zu Nenanlagen von Industrie-Etablissements — enthalten im Nachtrag II znm Anhang zum Localgütertarif der B.W.B. — geknüpften Bedingungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- nnd Abladen hat die Partei auf eigene Kosten nnd durch eigene Arbeiter in der jeweilig festgesetzten Frist zu besorgen. Diese Transporte müssen für den Bau der durch die Gemeinde Skřiwan führenden Strasse bestimmt sein	8500 metr. Tonnen Minimalquantum Unter Aufrechthaltnng der Bedingungen des citirten Tarifes
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende Decemher 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Bis Ende December 1894	Bis auf Widerrnf, jedoch längstens his Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnnng	Local-Gütertarif	Localgütertarif	Localgütertarif	Localtarif vom 1. August 1883	Braunkohlentarif nach Stationen der Oe.N.W.B. vom 1. April 1890
Frachtsatz per 100 kg Kreuzer ö. W.	50·8 / 19·2	ad a) 31·6 kr. ö. W. ad b) 22·6 kr. ö. W.		5·2	35·5
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	48·0 / 9·0	ad a) 27·0 kr. ö. W. ad b) 21·0 kr. ö. W.		3·7	32·5
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	2·8 / 10·2	ad a) 4·6 kr. ö. W. ad b) 1·6 kr. ö. W.	30% nach Massgabe der Bestimmungen nebenbezeichneter „Tarifbegünstigung“	1·5	3·0
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Siehe Punkt 8 der Bestimmungen nebenbezeichneter „Tarifbegünstigung“	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					Auf den Nameu der reclamirenden Firma als alleinigen Anfgeber lautende hahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestens bis Ende Februar 1895
Besondere Bemerkungen			Sendungen müssen für den Bau der neuen Schachtanlage in Stich bei Staab bestimmt sein		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2472	Buschtěhrader Eisenbahn		Manerziegel als Frachtgut	Jinonitz	I. Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen nach Hlubočep)	1. Mindestverfrachtung von 200 t à 1000 kg	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Localgütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Krenzer ö. W.	I.		Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1895	Bei Nichteinhaltung der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
									5·8	4·4	1·4			
			Kalkstein als Frachtgut		II. Kralup (B.E.B.) transit	1. Mindestverfrachtung von 800 t à 1000 kg			II.				Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1895	
									14·4	11·0	3·4			
					III. Duby	1. Abfertigung der betreffenden Sendungen im Localverkehre der Buschtěhrader Eisenbahn	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894		III.					
									10·7	9·2	1·5			
					Kaaden Brunnersdorf				25·4	21·7	3·7			
					Kralup (B.E.B.) loco				14·4	12·5	1·9			
					Krupa (nur für Sendungen nach Kolleschowitz)				16·9	13·0	3·9			
					Prag (Smichow) transit *)				5·0	4·4	0·6			
					Rakonitz				17·7	15·0	2·7			
				Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen von Hlubočep)	IV. Jinonitz loco				IV.					
									5·0	4·4	0·6			
					V. Jinonitz transit (nur für Sendungen nach den unter II und III angeführten Stationen)				V.					
									5·0	2·1	2·9			
			Kalk, gebrannt, als Frachtgut	Jinonitz	VI. Prag (Smichow) transit *)				VI.					
									5·8	4·4	1·4			
					VII. Saaz (B.E.B.) transit (nur für Sendungen nach Postelberg, Podersam, Petersburg Jechnitz und Scheles)				VII.					
									24·3	17·5	6·8			

*) Die betreffenden Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn (excl. Anžic, Bodenbach, Tetschen und Všetat Přivor), k. k. österr. Staatsbahnen und der Localbahn Nusle-Modřan, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn (excl. der Stationen der Strecke von Všetat Přivor bis Tetschen) und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft östlich von Prag.

Buschtěhrader Eisenbahn

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	für Artikel	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
			I. Alteisen, Rohstahl, Roheisen, Ingots und Platinen der Classe C												
			Prag (Bubna)	a) Chodan und umgekehrt b) Annathal Rothan und umgekehrt											
			Prag (Sandthor)												
			Prag (Smichow)												
			Kralup												
			II. Alte, gebrauchte Eisenbahnschienen, auch ungestückt*)												
			Prag (Bubna)												
			Prag (Sandthor)												
			Prag (Smichow)												
			Kralup												
			III. Für die oben unter I und II bezeichneten Artikel												
			Komotau	Komotan loco und umgekehrt											
			Komotau (D.B.E.) transit												
			Altkladno												
			Kladno												
			Prag (Bubna)												
			Prag (Smichow)												
			Rakonitz												

1. **Mindestverfrachtung von 1000 Tonnen (à 1000 kg)**
2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen
3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen
4. Abfertigung sämmtlicher Sendungen im Localverkehre der B.E.B.

Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894

Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, sammt Nachträgen I—V

Kreuzer ö. W.

I. a)	I. b)	II. a)	II. b)	III. a)	III. b)
34·9	38·2	31·7	34·5	3·2	3·7
34·5	37·8	31·7	34·5	2·8	3·3
35·3	38·5	31·7	34·5	3·6	4·0
34·6	37·9	31·7	34·5	2·9	3·4
34·9	38·2	32·4	37·0	2·5	1·2
34·5	37·8	32·4	37·0	2·1	0·8
35·3	38·5	32·4	37·0	2·9	1·5
34·6	37·9	32·4	37·0	2·2	0·9
31·8	34·9	25·5	29·8	5·8	5·1
32·8	36·4	30·1	34·4	2·7	2·0
—	24·7	—	28·2	—	1·5
—	24·6	—	29·2	—	1·4
20·3	27·5	15·8	20·5	4·5	7·0
28·1	27·5	21·3	20·9	6·8	6·8

Im Rückvergütungswege

Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1895. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel der B.E.B. tragen und werden nicht mehr zurückgestellt

Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet

*) Die Frachtsätze für alte, gebrauchte Eisenbahnschienen, auch unzerstückt gelten nur dann, wenn diese Sendungen an ein Eisen- oder Hüttenwerk adressirt und zum Einschmelzen bestimmt sind

B.E.B.

Manerziegel

Kaaden Brunnoersdorf

Karlshad, Neudau

Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung bis 31. December 1893 wird die im Verordnungsblatte vom 29. December 1892, Nr. 149, unter Post 2497 enthaltene Frachtermässigung auf Maner- und Dachziegel ausgedehnt

Fortlaufende Nr.	2475	2476	2477	2478	2479
Die Publication erfolgt: von der / und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	Betheiligten Verwaltungen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	
Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Schafwolle	Stabeisen	Silberbarren und gemünztes Silber, bei Beförderung als Eilgut	Marmor, rob	Sand und Schotter
für die Transportstrecke: von	Triest Südbahn und Triest-Freihafen Südbahn	Klagenfurt	Bodenbach B.N.B. und St.E.G. Tetschen Oe.N.W.B. und B.N.B.	Pontebba transit	Salurn
für die Transportstrecke: nach	Brünn K.F.N.B., St.E.G.	Podnart-Kropp	Triest	Mährisch-Schönberg	Bozen
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe als Frachtgut, unter Anwendung der für den Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Verkehr (Tarif vom 1. April 1889) bestehenden Bestimmungen	In jedem Gewichte. Die Sendungen müssen von Unter-Loibl u. Weidisch proveniren und nach Kropp und Steinbüchel bestimmt sein	a) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Aufrechthaltung der für diese Artikel im Tarife Theil I enthaltenen Bestimmungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief Die Sendungen müssen von Carrara proveniren und mit directen Frachtbriefen nach Mähr.-Schönberg zur Aufgabe gelangen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Sendungen müssen zur Strassen-Erhaltung des k. k. Baubezirkes Bozen bestimmt und an den „k. k. Baubezirk Bozen“ oder an den Stadtmagistrat in Bozen oder Meran adressirt sein. Auf- und Abladen durch Partei.
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, soferne nicht inzwischen Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1892	Localtarife der betheiligten Bahnen	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	Oesterr.-ung.-ital. Gütertarif vom 1. October 1887	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	255 kr. ö. W.	53 kr.	Bestehen keine directen Sätze	Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	190 kr. ö. W.	41 kr.	a) 1056 kr. ö. W. b) 927 kr. ö. W.	Frcs. 27·33 pro Tonne = 1000 kg	10 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	65 kr. ö. W.	12 kr.			Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der im Tarif für den Oesterr.-Ungar. - Spanisch - Brasilianischen Verkehr vom 1. April 1889 vorgeschriebenen Documente, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen				
Besondere Bemerkungen		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet			

Fortlaufende Nr.	2480	2481	2482	2483
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der				
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Mineralkohle	Mineralkohle	Mineralkohle	Grieskohle
für die Transportstrecke von	Trifail und Sagor	Cilli, Hrastnigg, Trifail, Sagor	Cilli, Hrastnigg, Trifail, Sagor	Trifail
für die Transportstrecke nach	Cormons transit	Cormons transit	Triest S.B. und Fiume	Triest S.B. und Fiume
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Anlieferung von mindestens 10000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen mit directen nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen expedirt werden	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen mit directen nach einer italien. Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen expedirt werden	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen nach überseeischen Distinationen, mit Ansnahme von Istrien, expedirt werden	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen nach der italienischen Ostküste verschifft werden
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	70 Heller	82 Heller	74 Heller	60 Heller
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	50 Heller	72 Heller	62 Heller, bezw. incl. ungarische Steuer	46 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	20 Heller	10 Heller	12 Heller	14 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, unter Anschluss der den Export per mare nachweisenden Original-Schiffs-Connossements, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Gegen auf schliessende Firma als Anfgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, unter Anschluss der den Export per mare nachweisenden Original-Schiffs-Connossements, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nr.	2484	2485	2486
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn - Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: von der und im Namen der	Graz-Köflacher Eisenbahn	Graz-Köflacher Eisenbahn	Graz-Köflacher Eisenbahn
für Artikel	Mineralkohle	Walzensinter und Eisenabfälle	Stahl der Pos. E—6 des Tarifes (Theil I)
für die Transportstrecke: von	Voitsberg, Oberdorf, Rosenthal, Köflach, Pölfing-Brunn, Wies	Wies	Wies
für die Transportstrecke: nach	a) nach den Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) incl.—Wr.-Neustadt incl. und Laxenburg, sowie nach den Stationen der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn b) nach den Stationen der Strecke Mattersdorf incl.—Steinamanger incl.	Klagenfurt	Triest S.B. und Fiume
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- und Abladen hat innerhalb der tarifmäseig festgesetzten Frist durch Parteiorgane zu erfolgen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Bezüglich dee Anf- und Abladens dieser Sendungen sind die einschlägigen Bestimmungen der bezüglichen Localtarife massgebend	Frachtzahlung für mindestene 10000 kg pro verwendeten Wagen. Das Anfladen haben die Parteien durch eigene Lente besorgen zu lassen, während das Abladen der Sendungen durch Bahnorgane veranlasst wird. Sendungen müssen nach Hongkong bestimmt sein
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bie Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	Variabel	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz a)	40·7, 41·8, 41·8, 42·2, 43·3, 52·6	54 kr. = 108 Heller	108·25 kr. Noten incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr und incl. Mgh.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz b)	41·7, 42·8, 43·2, 44·3, 52·5, 53·6		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden	Variirt	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende und an den Oesterr. Lloyd als Empfänger adressirte Orig.-Frachtbriefe, wenn auf diesen Documenten vom Lloyd die Bestätigung beigefügt wird, dass die Transporte factisch nach Hongkong expedirt wurden, oder gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, denen zum Nachweis der bedungenen Bestimmungen die Orig.-Schiffs-Connossements oder die Certificate des k. k. Hafen- und See-Capitanates in Triest, bezw. des kgl. ungar. Hafenamtee in Fiume beigeschlossen werden müssen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg: Heller a)	b)	c)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2487	Südbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-6, 7, 8 und 9, Blei der Pos. B-20, Bleiwaaren der Pos. B-26 des Tarifes Theil 1, ferner Bleiglätte, Bleizinnober, Bleisafran, Minium, Mennige, Bleiweiss		Barcs	Die Sendungen müssen nachweislich nach Serbien, Rumänien oder Bulgarien zum Export gelangen. Sendungen, welche via Barcs per Bahn verfrachtet werden, müssen mit directen nach serbischen, rumänischen oder bulgarischen Bahnstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Ueber Sendungen, welche nicht laut Tarif für den Umschlagverkehr via Barcs, sondern im gebrochenen Verkehr mit anderen Schiffen als jenen der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft ab Barcs nach den oben bezeichneten Ländern weiter befördert werden, müssen die Aufnahmsscheine, resp. Duplicat-Frachtbriefe von der Aufgabsstation bis Barcs, dann die Schiffsdocumente ab Barcs und die Zolldocumente über den erfolgten Export nach Serbien, Rumänien oder Bulgarien beigebracht werden. a) In Einzelsendungen, b) für Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-7 sowie für Blei etc. bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen, c) für Eisen und Stahl der Pos. 6, 8 und 9, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Eisen und Stahl der Pos. 8 und 9 ist durch die Partei auf- und abzuladen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Interner Tarif	Variabel	Heller a)	b)	c)	Variabel	Im Kartirungswege wenn der Transport mit directen Frachtbriefen per Bahn erfolgt, sonst im Rückvergütungswege *) Kommt nur bei Weiterbeförderung ab Barcs per Wasser in Frage	Die Rückvergütung erfolgt gegen auf schliessende Firma als Aufgebein lautende Aufnahmsscheine resp. Duplicat-Frachtbriefe von der Aufgabsstation bis Barcs unter Anschluss der Schiffsdocumente ab Barcs und der den bedungenen Export nachweisenden Zolldocumente, welche Documente längstens bis Ende Februar 1895 in Vorlage gebracht werden müssen	
				Hetzendorf						116	108	90				
				Gumpoldskirchen						110	102	84				
				Leobersdorf						106	98	80				
				Nennkirchen						106	96	80				
				Ternitz						108	98	82				
				Mürzzuschlag						116	106	90				
				Wartberg-Mürzthal						110	100	86				
				Bruck a. M.						102	94	80				
				Leoben						106	98	84				
				Peggan						90	82	70				
				Graz						84	76	66				
				Saldenhofen						82	74	62				
				Unter-Dranburg						84	76	66				
				Prevali						88	80	68				
				Klagenfurt						104	98	82				
				Krumpendorf						108	100	84				
				Pörtschach a. S.						108	100	86				
				Villach						112	108	92				
				Store						78	70	60				
				Cilli						80	72	62				
				Laibach						106	98	84				
2488			Papier aller Art und Pappendeckel	Gloggnitz		a) In jedem Gewichte.*) b) Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg. c) Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen*)				218	166	141				
				Gratwein						173	142	116				
				Graz						167	126	113				
				Salloch						206	158	134				
				Laibach						213	158	138				
				Görz						325	254	198				
2489			Zündwaaren, als Zündhölzchen und Zündkerzchen	Graz		In jedem Gewichte				168						
				Leibnitz						144						
				Görz						324						
										incl. ungar. Steuer						

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2490	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Eisenbahnwagen auf eigenen Rädern rollend	Standing trans. (für Sendungen von Nesselsdorf)	Granica (für Sendungen an die Warschau-Wiener Eisenbahn)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	40·6 kr.	34·0 kr.	6·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2491	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Wein in Fässern, mit Ausnahme von Obstwein (Cider) ans Pos. W, 10 der Güter-Classification des Tarif, Theil I	1. Budapest-Dunaparti-teher-pályaudvar; Budapest fővarosi-közraktarak; Budapest Jozsefváros; Budapest Lipotváros; Budapest nyugoti-pályaudvar 2. Budapest kelenföld 3. Budapest deli Vasut; Ó-Buda Filatorigát	Bielitz Chrzanów (Frachtenstat.) Dzieditz Granica Krakau Krzeezowice Oswiecim Podgórze-Bonarka Saybnsch-Zablocie Szczakowa Trzebinia	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten unter 5000 kg. Einhaltung der für den Tarif, Theil II, Heft 1 des Galizisch-ungarischen Gemeinschafts-Verkehrees vom 1. September 1893 giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Die in den Localtarifen der betheiligten Bahnen für diesen Artikel enthaltenen Ansnahme-Tarife	Besteht kein directer Tarif	kr 1. 2. 3. 145 149 150 164 168 169 149 153 154 172 176 177 167 171 172 171 175 176 157 161 162 167 171 172 134 138 139 172 174 177 166 170 171		Im Kartirungswege		
2492	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Kohle	Die im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 14. November 1893, Nr. 131, snb Post 2006, und vom 22. November 1893, Nr. 134, snb Post 2073, verlautbarte Frachtermässignng von Rm. 4 pro 10 t findet auch dann Anwendnng, wenn von Stationen der A.T.E. und der k.k.ö.St.B. zneammengenommen das bedngene Minimalquantum von 30.000 t nach Eger znr Auflieferung gelangt. Die Vorlage der Frachtbrief-Dnplicate über dae Gesammtquantum kann in diesem Falle entweder bei der A.T.E. oder bei der k.k.ö.St.B. zn dem bereits verlantbarten Termine erfolgen										
2493	**Eisenbahn Wien-Aspang**	Oesterr. Staatsbahnen	Kupfer der Tarif-Pos. M 19 des Tarifes Theil I	Bischofshofen	Simmering E.W.A.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen n. Frachtbrief. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1894	Znsammenstose der betreffenden Localtarife		97·0 kr.		Kartirung		
2494	**E.W.A.**	Betheiligten Verwaltungen	**Berichtigung.** Die im Verordnungsblatte Nr. 138, Poe. 2196 beigefügte Anmerkung, betreffend die Verkehrsleitnng, hat lediglich anf die Stationen der k. k. priv. österr. Nordwestbahn, der k. k. priv. südnorddentschen Verbindnngsbahn nnd der k. k. priv. böhmischen Nordbahn Anwendung											
2395	**St.E.G.**	Betheiligten Bahnverwalt.	Die im Verordnungsblatte Nr. 107 vom 16. September 1893, snb Post Nr. 1726—1736 für Düngemittel der Pos. D—15 publicirten Frachtbegünstigungen gelangen in denselben Relationen nnd unter den gleichen Bedingungen nnd Modalitäten vom dritten Tage nach erfolgter Publication bis Ende April 1894 auch anf die Artikel „Schwefelsanres Ammoniak znm Düngen" und „Chilisalpeter" znr Anwendung											

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, 1., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 143. Wien, 16. December 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 5. December 1893, Z. 63.718, an den Verwaltungsrath der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Durchführung der Beschlüsse der Directoren-Conferenz hinsichtlich der im Tariftheile I enthaltenen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie über die sonstigen Durchführungsvorschriften zu letzteren.

Aus dem Namens der Eisenbahn-Directoren-Conferenz unterm 25. November, Z. 430/D. C., erstatteten Berichte des geehrten Verwaltungsrathes habe ich die Beschlüsse entnommen, welche von der Directoren-Conferenz hinsichtlich der im Tariftheile I enthaltenen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie über die sonstigen Durchführungsvorschriften zum letzteren gefasst worden sind.

Ich nehme hievon Anlass, den geehrten Verwaltungsrath nunmehr einzuladen, die auf Grund dieser Beschlüsse im Tariftheile I und in den sonstigen bahnämtlichen Vorschriften vorzunehmenden Abänderungen derart beschleunigt zur Durchführung zu bringen, dass dieselbe beim Zusammentritte der mit dem hierortigen Erlasse vom 27. November 1893, Z. 62.542, anberaumten Enquête zur Berathung der in dieser Beziehung noch erübrigenden Wünsche aus Interessentenkreisen bereits vollzogen sei.

Was die in diesem Berichte weiters noch behandelte Frage der Aufnahmsschein-Stempelgebühr anbelangt, so werden die diesfalls gestellten Anträge, welche vom Ressort-Standpunkte des Handelsministeriums keinem Anstande unterliegen, gleichzeitig an das zur endgiltigen Schlussfassung im Gegenstande berufene k. k. Finanzministerium geleitet und nehme ich keinen Anstand, dieselben befürwortend der eingehenden Würdigung und thunlichsten Berücksichtigung des genannten Ministeriums zu empfehlen.

Von dem Inhalte dieses Erlasses werden die übrigen Bahnverwaltungen durch dessen Abdruck im hier amtlichen Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 5. December 1893.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor".

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung den Herren: Felix von Mottony, Fabriksbesitzer in Arnoldstein, Franz Lambrecht, Realitätenbesitzer und Bürgermeister in Hermagor, und Hans Gasser, Fabriksbesitzer in Hermagor, die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor" mit dem Sitze in Wien ertheilt und die bezüglichen Statuten genehmigt.

Wien, am 21. November 1893. — Z. 27.880. H.-M.-Z. 63.496.

Eröffnung des Betriebes auf der Localbahnstrecke von Častolowitz über Reichenau a/K. nach Solnitz.

Am 26. October 1893 wurde die von der Station Častolowitz in der Strecke Chlumetz—Mittelwalde der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn abzweigende Localbahnstrecke Častolowitz—Solnitz mit den Stationen Reichenau a/K. und Solnitz für den öffentlichen Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr eröffnet.

Die Stationen Reichenau a/K. und Solnitz sind für den Gesammtverkehr eingerichtet.

Gleichzeitig wurde an diesem Tage die bisher für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Častolowitz (Wächterhaus Nr. 37 M) der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn aufgelassen, dagegen die neu errichtete gleichnamige Station für den Gesammtverkehr eröffnet.

Den Betrieb auf dieser Localbahn führt die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Wien, am 13. December 1893.

G.-I.-Z. 23.497/II.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Competenz des Handelsministeriums zur Genehmigung oder Anordnung von Abänderungen an durch eine Eisenbahn-Unternehmung hergestellten Bauten erstreckt sich nicht auf solche Objecte, welche nach deren Ausführung in den Besitz und die Erhaltung der berufenen Verwaltung übergegangen sind.

Die Gemeinde Bilan hatte gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 10. August 1892, Z. 29.681, betreffend die Erhöhung eines gegen den Eisenbahndamm der Linie Hullein—Kremsier führenden Schutzdammes aus dem Grunde Beschwerde geführt, weil mit der angefochtenen Entscheidung der meritorische Ausspruch über die von der Domänenverwaltung und Gemeinde Kremsier gegen die Gemeinde Bilan wegen Erhöhung des an den Eisenbahndamm der Kremsier-Hulleiner Eisenbahn anschliessenden Schutzdammes geführte Klage, den zur Handhabung des Wasserrechtsgesetzes berufenen Behörden überwiesen worden ist. Die Beschwerde vertrat die Ansicht, dass zur Entscheidung in der Sache das k. k. Handelsministerium competent sei und dass überhaupt ein Anlass für die Einleitung des wasserrechtlichen Verfahrens nicht vorliege, nachdem die Gemeinde Bilan zur Instandhaltung des Dammes durch den mit Erlass vom 13. September 1880, Z. 26.283, für die Kremsier-Hulleiner Bahn ertheilten Bauconsens, welcher auch auf den Schutzdamm sich bezogen hat, berechtigt erscheint.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde in folgender Erwägung als unbegründet ab:

Es ist zwar richtig, dass der erwähnte Schutzdamm aus Anlass des Baues der genannten Eisenbahn über Verlangen der Gemeinde Bilan und zu ihrem Schutze durch die Eisenbahn-Unternehmung nach dem vom k. k. Handelsministerium genehmigten Projecte hergestellt wurde. Es ist aber ebenso gewiss und wird auch von der Gemeinde Bilan nicht bestritten, dass der Eisenbahn-Unternehmung lediglich die Herstellung des Dammes oblag und dass nach erfolgter Herstellung der Schutzdamm in den Besitz und in die Erhaltung der Gemeinde Bilan übergeben worden ist.

Der Schutzdamm ist also eine unter den § 10, lit. b, der Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, fallende Vorkehrung, nicht aber ein integrirender Bestandtheil der Eisenbahn selbst. Ebendarum kann dieser Schutzdamm nicht zu jenen Objecten gezählt werden, bezüglich welcher nach den §§ 10 und 13 der letztcitirten Verordnung und nach den §§ 12, 17 und 19 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die ausschliessliche Competenz des Handelsministeriums platzgreift; er ist vielmehr jenen Objecten beizuzählen, welche nach erfolgter Herstellung in Betreff ihrer weiteren Verwaltung den regelmässigen Competenzen unterworfen bleiben (§ 10 c der Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238).

Nachdem nun dieser Schutzdamm unzweifelhaft eine Anlage ist, welche zur Abwehr von Wassergefahren hergestellt wurde, an diesem Damme vorgenommene Aenderungen somit nach §§ 40 und 41 Wasserrechtsgesetzes zu beurtheilen kommen, so ist die Competenz der Wasserrechtsbehörden, über die aus Anlass der vorgenommenen Aenderungen am Damme gegen die Gemeinde Bilan erhobenen Beschwerden zu verhandeln und zu entscheiden, im § 75 Wasserrechtsgesetzes begründet.

[Erkenntniss vom 2. November 1893, Z. 3617; H.-M.-Z. 62.332/X ex 1893.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 250. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. December wird der Gesetzentwurf, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung in dritter Lesung angenommen.

Abg. Freiherr von Widmann referirt im Namen des Eisenbahn-Ausschusses über die Regierungs-Vorlage, betreffend die Herstellung der Valsugana-Bahn.

Der Referent empfiehlt die Annahme der Regierungs-Vorlage und der folgenden vom Ausschusse beschlossenen Resolution:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, ehethunlichst im Reichsrathe Gesetzvorlagen einzubringen, durch welche die Triester Eisenbahnfrage im gesammtststaatlichen Interesse einer Lösung zugeführt wird."

Abg. Biankini beginnt seine Rede in serbo-croatischer Sprache und fährt dann deutsch fort. Er weist darauf hin, dass für Tirol durch die Valsugana-Bahn etwas geschehe, um die durch die Weinclausel veranlasste Schädigung wieder gut zu machen. Dalmatien sei aber weit mehr durch die Weinclausel geschädigt, und die Schadensumme müsse auf 7 bis 8 Millionen Gulden im Jahre geschätzt werden. Für Dalmatien aber geschehe nichts, und doch wäre für dieses Küstenland, sowie für Istrien eine bessere Bahnverbindung mit dem Hinterlande eine dringende Nothwendigkeit. Redner beantragt daher zwei Resolutionen, in welchen die Regierung aufgefordert wird, den Bau der Eisenbahnlinie Zara—Knin—Novi—Esseg möglichst rasch durchzuführen und Staatssubventionen zum Bau der Eisenbahn von Triest nach Poreč und Canfanaro und einer bequemeren Verbindung zwischen Triest, bezw. Pola und Fiume über Istrien zu ermöglichen.

Diese Resolutions-Anträge werden genügend unterstützt.

Abg. Ritter von Stalitz betont, dass die in Verhandlung stehende Bahnlinie eine Weltbahn ersten Ranges sein werde, selbstversändlich in der Voraussetzung, dass die italienische Anschlusslinie zu Stande kommt. Die Vortheile aus dieser Bahn würden aber in erster Linie Venedig zugute kommen, was naturgemäss eine Schädigung Triests im Gefolge habe. Es sei daher nur billig, wenn man frage, was die Regierung für Triest als Entschädigung zu thun gedenke, und wie sie das zur Hebung Triests in Aussicht gestellte Programm zur Durchführung bringen

wolle. Das Nothwendigste für das Prosperiren Triests sei die Herstellung einer möglichst nahen Verbindung mit Mittel-Europa, der Bau einer möglichst kurzen Hinterlandbahn. Durch diese Bahn werde der asiatische Verkehr, welches jetzt ganz an Oesterreich vorbeigehe, via Triest durch Oesterreich seinen Zug nehmen, zum Vortheile Triests, sowie des ganzen österreichischen Handels und Verkehres. Redner hofft von der Energie des Herrn Handelsministers, dass er in dieser Richtung rasch das Nothwendige vorkehren werde. Aus den statistischen Zusammenstellungen des Jahres 1891 sei ersichtlich, dass Oesterreich, was die Anzahl der Schiffe anbelangt, an 7. Stelle hinter Norwegen, bezüglich des Tonnengehaltes an 6. Stelle vor Norwegen rangire. Hieraus sei ersichtlich, dass Oesterreich nicht den ihm gebührenden Rang im Welthandel einnehme. Insbesondere Triest habe ein Recht, als erstes Handels-Emporium Oesterreichs jede mögliche Unterstützung zur Hebung seines Handels zu verlangen, nachdem es durch schlechte Eisenbahn-Verbindungen als Handelsplatz von der 5. Stufe, auf welche es sich durch eigene Kraft geschwungen, auf die 25. Stelle herabgedrückt worden ist. Redner verliest einige Stellen aus einem Werke des Hofrathes Professors Dr. Ritter von Neumann-Spallart über die Bedeutung Triests und die im Interesse dieses österreichischen Handels-Emporiums nothwendigen Bahnverbindungen. Er betont, dass in der Adria die Grossmachtstellung Oesterreichs liege, und kann nicht die Hoffnung aufgeben, dass endlich etwas Ausreichendes für die Hebung Triests geschehe, und in dieser Hoffnung werde Redner für das Eingehen in die Specialdebatte stimmen.

Abg. Dr. Bazzanella spricht den wärmsten Dank allen jenen Factoren aus, welche zu dem Zustandekommen des in Berathung stehenden Gesetzentwurfes beigetragen haben, durch den endlich den immer und immer wieder erneuert vorgebrachten Wünschen des Landes Tirol Erfüllung wurde. Die Nothwendigkeit dieser Bahnlinie sei wiederholt nachgewiesen worden, insbesondere auch in den Verhandlungen des Eisenbahn-Ausschusses. In erster Linie dankt Redner der Regierung, aus deren Initiative die Vorlage hervorgegangen, und denjenigen Parteien, welche in ihrem Wohlwollen für das nothleidende Land Tirol und in einsichtiger Erwägung aller für die Errichtung dieser Bahnlinie sprechenden Gründe für den Gesetzentwurf eintraten. Er könne aber versichern, dass Tirol jederzeit seiner Dankbarkeit auch Ausdruck verleihen werde und dass es freudig auch für die hier vorgebrachten berechtigten Wünsche Triests gegebenen Falles eintreten wolle.

Abg. Freiherr von Ciani weist auf den schweren Nothstand hin, von welchem das Land Tirol durch Elementar-Schäden, noch mehr aber durch die Folgen der Weinzollclausel heimgesucht wurde. Er befürwortet in warmen Worten die Vorlage, aus deren Zustandekommen er grosse Vortheile für Tirol erhofft. Der Wohlstand, welcher früher in Süd-Tirol bestand, sei von Jahr zu Jahr zurückgegangen, und früher reichgewesene Gemeinden befinden sich heute in grosser financieller Noth. Trotzdem haben sich alle diese Gemeinden bereit erklärt, die für das Zustandekommen der Valsugana-Bahn von ihnen geforderten Opfer zu tragen, was gewiss ein Beweis für die Nothwendigkeit dieser Bahn sei. Er spricht nochmals die Hoffnung aus, dass die Vorlage angenommen und dass die Valsugana-Bahn den gesunkenen Wohlstand Süd-Tirols wieder heben werde.

Abg. Freiherr von Dipauli hebt hervor, dass zwar in der Frage der grossen Eisenbahn-Politik verschiedene Standpunkte in der heutigen Debatte dargelegt wurden, dass aber kein Redner sich gegen die Valsugana-Bahn ausgesprochen habe und alle erklärten, für dieselbe stimmen zu wollen. Es sei daher begreiflich, wenn er als Tiroler nur mit Dank das Entgegenkommen der Regierung und des hohen Hauses in dieser Angelegenheit constatire. Redner bespricht sodann die Nothwendigkeit der Valsugana-Bahn, deren Bedeutung für Tirol dadurch noch bedeutend erhöht werde, dass die Schweiz einer Verbindung mit der Valsugana-Bahn sehr freundlich gegenüberstehe. Schliesslich bringt Redner eine Resolution ein, dahingehend, die Regierung möge dem Projecte einer Bahn von Meran nach Landeck die thunlichste Berücksichtigung zu Theil werden zu lassen.

Regierungsvertreter Se. Excellenz Sectionschef Dr. Ritter von Wittek: Hohes Haus! Ich könnte mich auf die einfache Befürwortung des in Verhandlung stehenden Antrages des Eisenbahn-Ausschusses beschränken, wenn nicht im Laufe der Debatte mehrere Gegenstände berührt worden wären, die mich doch bemüssigen, vom Standpunkte der Regierung darüber Aufklärung zu geben.

Ein geehrter Redner aus Dalmatien hat sich über die Vernachlässigung Dalmatiens beklagt. Ich weiss nicht, ob dieser Vorwurf wenige Tage, nachdem das hohe Haus den Anträgen der Regierung in Bezug auf die Unterstützung der Seeschiffahrt zugestimmt hat, ganz glücklich gewählt war. Auch in Bezug auf die Ausführung des Gesetzes vom Jahre 1873 über die Dalmatiner Eisenbahnen ist Beschwerde geführt worden. Das hohe Haus weiss ja, dass der allergrösste Theil des damals für Dalmatien geplanten Eisenbahnnetzes, welches mit einer Staatsgarantie in Aussicht genommen war, seither, und zwar auf Staatskosten zur Ausführung gebracht worden ist. Die der Regierung gemachten Vorwürfe entfallen damit von selbst.

Ich darf weiter gegenüber diesen Vorwürfen auch hinweisen auf die Erklärungen, die Se. Excellenz der Herr Handelsminister vor Kurzem im hohen Hause abgegeben hat, und aus welchen das lebhafte Interesse ersichtlich ist, welches die Regierung sowohl der Frage der Einbeziehung Dalmatiens in das Eisenbahn-Netz, als auch der zweiten, von einem sehr geehrten Herrn Vorredner berührten Frage, nämlich der Frage der Verbesserung der Eisenbahn-Verbindungen mit unseren Seehäfen, zuwendet.

Ich habe also nur noch auf jene Einwendungen zurückzukommen, die gegen das vorliegende Gesetz über die Valsugana-Bahn an sich erhoben worden sind.

Diese Einwendungen sind eigentlich nur zwei gewesen. Die eine Einwendung war die, es handle sich dabei nicht um die Valsugana-Bahn, sondern um den Anfang einer grösseren Transitlinie, welche von Meran über Glurns bis nach Landeck geführt werden soll und welche eine Ablenkung des Verkehres von unserer Küste befürchten lasse. Ueber diesen Gegenstand sind, es hat dies die Debatte gezeigt, die Meinungen im hohen Hause selbst sehr getheilt. Einige der verehrten Herren haben diese Bahn lebhaft befürwortet, der Herr Abgeordnete aus Triest hat diese Bahn sehr bedenklich gefunden. Auf alle Fälle aber muss dieser Bahn zuerkannt werden, dass sie namentlich im oberen Theile aufwärts von Glurns, eine in technischer Beziehung ausserordentlich schwierige Gebirgsbahn ist. Dieser Gegenstand, der mit dem heute vorliegenden Gesetze in einer sachlichen Verbindung nicht steht, ist weit davon entfernt, eine Stellungnahme der Regierung zu ermöglichen, nachdem gerade die wichtigsten, nämlich die technischen Voraussetzungen, heute durchaus nicht geklärt und darüber erst noch eingehende Studien im Zuge sind.

Die andere Einwendung, dass die Valsugana-Bahn eine Ablenkung des Verkehres von Triest besorgen lasse, da durch sie der Weg nach Venedig verkürzt werde, ist schon im Eisenbahn-Ausschusse Gegenstand der Erörterung gewesen, und es sind auf die diesfalls vorgebrachten Bemerkungen von Seite der Regierung derartige Aufklärungen gegeben worden, dass der Eisenbahn-Ausschuss sie für vollständig genügend erachtet hat. Speciell der Herr Handelsminister hat über diesen Gegenstand sich ausführlich geäussert, und ich glaube darauf nicht weiter zurückkommen zu sollen. Zur Beruhigung des hohen Hauses aber, dass diese Bahn keine Zwecke verfolgen wird, welche den grossen Verkehrs-Interessen des Reiches abträglich wären, möge dienen, dass ja die Bahn im Staatsbetriebe stehen und dass der Staat sich den nöthigen Einfluss auf die Tarife im Wege der Concession wahren wird.

Es erübrigt mir also nur, den Gesetzentwurf über die Valsugana-Bahn, durch welchen ein entwicklungsfähiger und verbesserter Communicationsmittel dringend bedürftiger Landestheil der gefürsteten Grafschaft Tirol der Wohlthat einer Eisenbahn-Verbindung theilhaftig gemacht werden soll und durch welchen die Fürsorge des Reiches für diesen Landestheil eine neuerliche Bethätigung findet, dem Wohlwollen des hohen Hauses wärmstens zu empfehlen und das hohe Haus zu bitten, in die Specialdebatte des vorliegenden Gesetzentwurfes eingehen zu wollen.

Abg. Dr. von Hellriegl begrüsst die Vorlage über die Valsugana-Bahn als den ersten Schritt, welcher nach einem Jahrzehnt wiedernm zur Besserung der Verkehrsverhältnisse in Tirol gethan worden sei. Die Klagen über die Vernachlässigung Tirols im Eisenbahnbau seien im Lande sehr lebhaft und nach der Ueberzeugung des Redners auch begründet. Die beiden grossen Transit-Bahnen, die Brenner Bahn und die Arlberg-Bahn, seien ja zunächst im Interesse des Gesammtstaates erbaut worden, ebenso auch die Pusterthal-Bahn. Sonst aber habe Tirol nur noch eine Subvention für den Bau der kurzen Bozen-Meraner Bahn erhalten, welche Snbvention bereits zurückbezahlt sei. Tirol sei auf drei Seiten vom Auslande umgeben, und gerade der Verkehr mit dem Auslande leide schwer unter dem Mangel an Verkehrsverbindungen.

Werde nun durch die Valsugana-Bahn diesem Mange

wenigstens im Südosten des Landes abgeholfen, so liegen für den Nordwesten nicht weniger dringendere Bedürfnisse vor. Die Erbauung der Fernbahn als nördliche und der Vintschgau-Bahn als südliche Anschlussbahn der Arlberg-Bahn sei schon eine alte Forderung, welche auch nicht wieder von der Tagesordnung verschwinden werde.

Diese beiden Bahnen gäben dann im Zusammenhange mit der Valsugana-Bahn eine tirolische Transversalbahn, deren Bedeutung für die Hebung des Waaren- und Fremdenverkehres augenfällig und deren militärische Wichtigkeit näher zu begründen gar nicht nöthig sei. Bezüglich des Frachtenverkehres will der Redner nur auf die Marmor-Industrie, auf die Marmorberge des Vintschgau hinweisen, deren rechte Ausbeutung bisher nur wegen des Mangels einer Eisenbahn-Verbindung unterbleiben musste. Redner weist resumirend nochmals auf die für Tirol so dringend nöthige Erweiterung seiner Verkehrsverbindungen hin, für welche das Land aus eigener Kraft nicht sorgen könne, und empfiehlt die Angelegenheit dem Wohlwollen der Regierung.

Nach dem Schlussworte des Referenten Abg. Freiherrn von Widmann wird in die Specialdebatte eingegangen.

Die Vorlage gelangt ohne Debatte zur Annahme; desgleichen die Resolutionen der Abgeordneten Freiherrn von Dipauli und Biankini.

Auf Antrag des Referenten wird auch die dritte Lesung sogleich vorgenommen, und gelangt das Gesetz auch in dritter Lesung zur Annahme.

Abg. Ritter von Gniewosz erstattet Namens des Budget-Ausschusses Bericht über die Regierungs-Vorlage, betreffend die Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1893 über die Gebühren-Erleichterungen anlässlich der Convertirung von Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.

Auf Antrag des Berichterstatters wird dem Gesetzentwurfe ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung die Zustimmung ertheilt.

In der 251. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. December gelangt eine Reihe von Interpellationen zur Verlesung, und zwar eine Interpellation der Abgeordneten Dapar und Genossen an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen Erweiterung des Hafens von Pakoštane; eine Interpellation der Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen Ausstellung von dauernden Eisenbahn-Legitimationen für Beamte; eine Interpellation der Abgeordneten Dr. Kaftan und Genossen an Se. Excellenz den Herrn Minister des Innern wegen schleuniger Errichtung von Flosshäfen an der Moldau und Elbe, vor Allem in Prag.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Gmünd—Eger: Industriegeleise zum Magazin des Franz Schwarz in der Station Marienbad: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung eines Industriegeleises zum Magazine des Franz Schwarz in der Station Marienbad für den 16. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Dr. Oskar Ritter Zaborský von Wahlstätten betraut. [G.-I.-Z. 24.243.]

— (Linie Zwardon—Neu-Sandec: Schleppbahn mit Pferdekraftbetrieb in der Station Marcinkovice: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Anlage der von der Station Marcinkowice der Linie Zwardon—Neu-Sandec zur Naphtagrube „Słocina“ in Kleczany projectirten schmalspurigen Schleppbahn mit Pferdekraftbetrieb für den 16. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Julian Poznański betraut.

[G.-I.-Z. 24.382.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Normalpläne für Hochbauten.) Die Normalpläne für Hochbauanlagen, betreffend eine Signalbütte, Brückenwaage, Verladeschablone und Wasserreservoir im Zuge der genannten Localbahn wurden genehmigt. [12. November, Z. 60.182.]

— (Ueberfahrtsbrücke in km 0·433.) Das Detailproject für eine hölzerne Ueberfahrtsbrücke in km 0·433 der obgenannten Localbahn wurde genehmigt.

[20. November, Z. 59.542.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Kohlenschuppen-Errichtung in Černosek.) In der Station Černosek wird für Zwecke der Anna Trost in Pistian ein Kohlenschuppen hergestellt. [3. November, Z. 54,551.]

— (Linien Wien—Tetschen, Chlumetz—Parschnitz und Trautenau—Freiheit-Johannisbad: Baulichе Herstellungen in mehreren Stationen.) Für die nachfolgenden baulichen Veränderungen und Neuherstellungen wurde die Bewilligung ertheilt: a) Linie Wien—Tetschen: 1. Verlängerung des Einsteigeperrons um 75·0 m, Einfriedung und Laternen-Aufstellung in den Haltestellen Strebersdorf und Bisamberg. 2. Perronverlängerung und Aufstellung zweier Laternen in der Station Oberhollabrunn. 3. Pflasterung des Kohlenlagerplatzes in der Station Iglau. 4. Herstellung eines 2·0 m breiten gepflasterten Gehweges als Fortsetzung des städtischen Trottoirs bis zum Aufnahmsgehäude in der Station Časlau. 5. Geleiseüberdeckung zwischen den Wechseln 16 und 17 in der Station Nimburg. b) Linie Chlumetz—Parschnitz: 6. Verlängerung des Einsteigeperrons in der Haltestelle Wohnistan. c) Linie Trautenau—Freiheit-Johannisbad: 7. Aufstellung zweier Laternen in der Station Freiheit-Johannisbad. [6. November, Z. 45.821.]

— (Linien Deutschbrod—Pardubitz—Liebau, Chlumetz—Parschnitz und Prag—Mittelwalde: Herstellung von Schneeschutzanlagen.) Entlang der Station Hlinsko in km 39·2 bis 39·8, dann zwischen den Stationen Hlinsko und Skutsch in km 42·4/5, 43·5, 43·8, 43·9, 44·0, 45·5/6, 46·0/2 und 46·3/4 der Linie Deutschbrod—Pardubitz—Liebau, ferner zwischen den Stationen Neubidschow und Smidar in km 36·9 bis 37·0, zwischen Smidar und Wostroměř in km 47·7 bis 48·1 zwischen Pilnikau und Trautenau in km 121·4 der Linie Chlumetz—Parschnitz, schliesslich zwischen den Stationen Gross-Wessek und Libnoweš in km 5·7 bis 5·9 der Linie Prag—Mittelwalde werden definitive Schneeschutzanlagen hergestellt.

[8. November, Z. 52.853.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Laternen-Vermehrung in Reichenberg.) Zur Vermeidung von Unglücksfällen bei der Wagenverschiebung während der Dunkelheit werden am Bahnhofe in Reichenberg 19 neue Laternen aufgestellt.

[11. November, Z. 54.552.]

— (Linie Josefstadt—Seidenberg: Umwandlung des Handschrankens in km 89·617 in einen Zugschranken.) Auf Grund des Ergebnisses der am 22. Juli durchgeführten politischen Begehung wurde die Umwandlung des Handschrankens in km 89·617 der Strecke Alt-Paka—Liebstadtl in einen Zugschranken genehmigt.

[8. November, Z. 55.869.]

— (Linie Eisenbrod—Tannwald: Wagenkasten in der Station Tannwald.) In der Station Tannwald wurde behufs Aufbewahrung von Presskohlen ein Wagenkasten aufgestellt. [9. November, Z. 56.104.]

Project für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Bludenz nach Schruns. (Vertagung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat die für den 14. December anberaumt gewesene Trassenrevision und Stationscommission hinsichtlich des Projectes der Firma Siemens & Halske in Wien für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Bludenz nach Schruns auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.

[G.-I.-Z. 24.355.]

Projectirte Eisenbahnverbindung von Iglau über Waidhofen a. d. Thaya, Schwarzenau, Zwettl und Ottenschlag, sowie nach Uebersetzung der Donau oberhalb Persenbeug, nach Amstetten. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Trassenrevision hinsichtlich des Projectes für eine normalspurige Eisenbahnverbindung von Iglau über Waidhofen a. d. Thaya, Schwarzenau, Zwettl und Ottenschlag, sowie nach Uebersetzung der Donau oberhalb Persenbeug, nach Amstetten, bezüglich des niederösterreichischen Verwaltungsgebietes für den 17. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Dr. von Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 24.356.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Eisenbahn-Betriebs-Reglement. (Conferenz betreffend § 61, Abs. 4.) Der k. k. Handelsminister hat unterm 11. December, Z. 65.105, folgenden Erlass an die Eisenbahnverwaltungen gerichtet:

„Angesichts des Ende dieses Monates eintretenden Ablaufes des ersten Jahres der Wirksamkeit des neuen Eisenbahn-Betriebs-Reglements und des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtenverkehr hat in ausgedehnten Kreisen der Geschäftswelt schon seit einiger Zeit eine tiefgehende Beunruhigung in der Richtung platzgegriffen, dass die im § 61, Abs. 4 des Betriebs-Reglements, sowie im Art. 12 des genannten Uebereinkommens für die Geltendmachung von Ansprüchen aus unrichtigen oder irrigen Frachtberechnungen festgesetzte einjährige Frist in einer den Interessen der Verfrächter abträglichen Weise gehandhabt werden könnte.

Auch seitens der k. und k. Militärverwaltung wird die erwähnte Frist als zu kurz erachtet.

Neue Nahrung haben diese Besorgnisse durch die in dieser Frage, übereinstimmenden Zeitungsnachrichten zufolge, von der Directoren-Conferenz am 4. December d. J. eingenommene, anscheinend wenig entgegenkommende Haltung, sowie durch Gerüchte erhalten, wonach eine Verabredung der Eisenbahnverwaltungen bestehen soll, diese einjährige Frist im Interpretationswege auch auf solche Frachtverträge auszudehnen, welche vor dem 1. Jänner 1893 zu Stande gekommen sind.

Unter diesen Umständen erscheint es mir nicht angängig, die Erörternng der vorliegenden Angelegenheit bis zu der mit dem hieramtlichen Circular-Erlasse vom 27. November d. J., Z. 62.542, für Ende Jänner künftigen Jahres anberaumten Enquête aufzuschieben, und lade ich mithin den geehrten Verwaltungsrath ein, zu einer im Gegenstande Dieustag den 19. December d. J., 10 Uhr Vormittags, unter dem Vorsitze des Herrn Sectionschefs Dr. R. von Wittek im Sitzungssaale des Handelsministeriums stattfindenden Besprechung einen Vertreter zu entsenden."

An dieser Conferenz wird auch ein Vertreter des k. k. Justizministeriums theilnehmen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Wiederaufnahme des Schlafwagenverkehres Wien—Warschau.) Der Schlafwagenverkehr zwischen Wien und Warschau und retour wird bei den Zügen Nr. 1/1401/1521 K.F.N,B,, 2 W.W.B. und 1 W.W.B., 1522/1402/1 K.F.N.B. am 15. December wieder aufgenommen. Ferner wird bei den Zügen 3/1433/1533 K.F.N.B., 8 W.W.B. und 7 W.W.B., 1520/1420/4 K.F.N.B. der Verkehr eines directen Wagens zwischen Wien und Warschau wieder activirt, und zwar von Wien nach Warschau vom 14. December und von Warschau nach Wien vom 16. December angefangen.

[Z. 66.126.]

Witkowitzer Werksbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 16. November hat im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung der schmalspurigen Tenderlocomotiven Nr. I und II, welche im Jahre 1893 in der Krauss'schen Locomotivfabrik in München neu erbaut wurden und mit den Fabriksnummern 2881 und 2882 versehen und für die Materialbeförderung auf der schmalspurigen Werksbahn in Witkowitz bestimmt sind, stattgefunden. Beide Maschinen sind gleichartig nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 1. Juli d. J., Z. 29.061, genehmigten Typenplänen erbaut. Die Kessel beider Locomotiven haben laut Certificat die vorgeschriebene Kesselprobe anstandslos bestanden. Die Locomotiven selbst haben zwei gekuppelte Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Das Speisewasser befindet sich in einem unter dem Langkessel zwischen dem Rahmenbau angebrachten Kasten. Dieser Rahmenbau liegt innerhalb, die horizontalen Dampfcylinder und die variable Dampfsteuerung ausserhalb der Räder. Der Kessel mit Rahmen ruht mittelst dreier Blattfedern, von welchen die dritte eine Querfeder ist, auf den Achsbüchsen. Die Locomotive hat vorne und rückwärts je eine Feder als Puffer und je einen eisernen Querbalken als Bahnräumer, ferner zwei Injectoren, sowie eine vollständige Kesselarmatur und eine Hebelbremse. Die Locomotive besitzt einen schwachconischen Schornstein und ein Funkensieb im Rauchkasten. Die Spurweite jeder dieser Maschinen beträgt 0·790 m, das Totalgewicht jeder dieser Maschinen im ausgerüsteten Zustande 7·5 Tonnen. Die Probefahrten mit diesen Locomotiven wurden auf den Geleisen der Witkowitzer Werksbahn unternommen und hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 20 km per Stunde erreicht. Mit Rücksicht auf das allgemein günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung obwaltete aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand, die vorbeschriebenen beiden Maschinen für die Materialbeförderung auf der Witkowitzer Werksbahn in Verwendung zu nehmen. [Z. 65.309.]

Ausland.

Sachsen. (Betriebsergebnisse der kgl. Sächs. Staats- und der in Staatsverwaltung befindlichen Privateisenbahnen im Monate Juli, bezw. in den Monaten Jänner bis Juli.) Im Monate Juli haben die Einnahmen betragen: Bei den kgl. Sächs. Staatseisenbahnen (Betriebslänge 2680·27 km gegen 2648·61 km im gleichen Monate des Vorjahres) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 3,298.672·93 (3,205.540·27) Mk., aus dem Güterverkehre 4,902.637·13 (4,806.663·4) Mk., zusammen sohin 8,201.310·06 (8,012.203·67) Mk.; bei der Linie Zittau—Reichenberg (Betriebslänge 26·61 km) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 32.692·48 (32.965·95) Mk., ans dem Güterverkehre 42.368·0 (39.520·94) Mk., zusammen sohin 75.060·48 (72.486·89) Mk.; bei der Linie Altenburg—Zeitz (Betriebslänge 25·28 km) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 10.665·54 (11.036·50) Mk., aus dem Güterverkehre 66.864·32 (72.981·82) Mk., zusammen sohin 77.529·86 (84.018·32) Mk.; bei der Linie Zittau—Oybin—Jonsdorf (Betriebslänge 14·45 km) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 14.089·31 (15.797·18) Mk., aus dem Güterverkehre 1037·11 (1414·20) Mk., zusammen sohin 15.126·42 (17.211·38) Mk. In den Monaten Jänner bis Juli haben die Gesammteinnahmen betragen: Bei den kgl. Sächs. Staatseisenbahnen 49.778.058·28 (47,585.899·65) Mk., bei der Linie Zittau—Reichenberg 434.805·57 (430.097·82) Mk., bei der Linie Altenburg—Zeitz 531.725·32 (540.308·36) Mk. und bei der Linie Zittau—Oybin—Jonsdorf 55.142·53 (55·201·39) Mk.

Schweiz. (Eröffnung der Schmalspurbahn Yverdon—Ste. Croix.) Am 27. November wurde die 25 km lange Schmalspurbahn Yverdon—Ste. Croix für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet; an dieser, durch die Jura—Simplonbahn betriebenen Bahn befinden sich folgende Stationen und Haltestellen: Yverdon, Valeyres (Haltestelle), Essert, Peney-Vuiteboeuf, Baulmes, Six-Fontaines (Haltestelle), Trois-Villes (nur Holzverkehr) und Ste. Croix. Für den Personenverkehr besteht nur eine Wagenclasse; für den Güterverkehr in gewöhnlicher Fracht bestehen die Tarifclassen des Reformsystems; eine Eilgutclasse besteht nicht. Der Betrieb der Schmalspurbahn Yverdon—Ste. Croix bleibt Sonntags eingestellt.

— (Eröffnung der Theilstrecke Chaux-de-Fonds Place d'armes—Chaux-de-Fonds.) Der schweizerische Bundesrath hat die Eröffnung der Theilstrecke Chaux-de-Fonds Place d'armes—Chaux-de-Fonds der schmalspurigen Regionalbahn Saignelégier—Chaux-de-Fouds unter dem 28. November gestattet.

— (Ausnahmefrachtsätze für Zuckertransporte ab böhmischen, mährischen und österr.-schlesischen Stationen nach dem Tessin.) Mit 1. Februar 1894 treten für den Transport von Pilé-, Raffinade- und Würfelzucker in Wagenladungen von 10.000 kg oder Frachtzahlung hiefür ab böhmischen, mährischen und österr.-schlesischen Stationen nach dem Tessin folgende ermässigte Kartirungssätze in Kraft:

Buchs transit nach:	Gruppe a Cts. pro 100 kg	Gruppe b
Bellinzona	348	352
Biasca	349	349
Chiasso	265	269
Locarno	357	357
Lugano	301	305
Mendrisio	281	285

Die Sätze der Gruppe a sind anwendbar für Sendungen ab den im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Ausnahmetarif für Zucker vom 1. October 1891 genannten Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Nordbahn, Böhm. Westbahu excl. Taus, Buschtěhrader Eisenbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Oesterr. Staatsbahnen excl. Taus, dann Dasič, Nimburg, Pardnbitz und Peček der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft; jene der Gruppe b für Sendungen ab den im genannten Tarife enthaltenen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft excl. Dasič, Nimburg, Pardubitz, Peček und Schönpriesen.

— (Beförderung von Milch im Abonnement.) Für die abonnementsweise Beförderung von flüssiger Milch aus dem Canton Luzern nach Cham in Quantitäten von 5000 kg pro Tag und Wagen während der Monate October 1893 bis Ende April 1894 wird auf der Strecke Luzern—Cham ein Ausnahmefrachtsatz von 48 Cts. pro 100 kg berechnet, in welchem der unentgeltliche Rücktransport der leeren Milchkannen inbegriffen ist.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2342 Tonnen Gehalt ist am 3. November mit 95 Passagieren und 772 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 1 Collo Mützen, 55 Colli Bier, 10 Colli Baumwollwaaren, 117 Colli Esswaaren, 135 Colli Obst, 5 Colli Manufacturwaaren, 14 Colli Wein, 182 Colli Zucker; nach Beirut 245 Colli Zucker; nach Alessandretta 365 Colli Zucker; nach Mersina 120 Colli Zucker; nach Jaffa 180 Colli Zucker; nach Suez 7 Colli Manufacturwaaren; nach Aden 118 Colli Papier, 3 Colli Baumwollwaaren, 83 Colli Mehl, 37 Colli Garne, 15 Colli Schuhwaaren, 41 Colli Wein; nach Zanzibar 2 Colli Mützen, 12 Colli Baumwollwaaren; nach Massaua 40 Colli Seife; nach Hodeidah 10 Colli Drogueriewaaren; nach Mangalore 42 Colli Glasperlen, 14 Colli Manufacturwaaren; nach Bombay 25 Colli Mützen, 45 Colli Knöpfe, 1017 Colli Papier, 10 Colli Spielkarten, 339 Colli Farben, 80 Colli Kurzwaaren, 206 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Garne, 482 Colli Obst, 19 Colli Spielwaaren, 4 Colli Musikinstrumente, 71 Colli Lampen, 207 Colli Manufacturwaaren, 130 Colli Metallwaaren, 49 Colli Holzwaaren, 289 Colli Glasperlen, 15 Colli Spiritus, 98 Colli Glaswaaren; nach Kurrachee 25 Colli Papier, 10 Colli Glasperlen, 5 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Holzwaaren; nach Bassorah 1 Collo Mützen, 3 Colli Manufacturwaaren; nach Bagdad 21 Colli Papier, 10 Colli Baumwollwaaren; nach Cannanore 3 Colli Manufacturwaaren: nach Colombo 4 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Manufacturwaaren; nach Rangoon 21 Colli Garne, 23 Colli Metallwaaren, 13 Colli Baumwollwaaren; nach Madras 20 Colli Papier, 6 Colli Kurzwaaren, 15 Colli Lampen; nach Calcutta 19 Colli Knöpfe, 105 Colli Papier, 24 Colli Kurzwaaren, 220 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Garne, 25 Colli Lampen, 50 Colli Manufacturwaaren, 63 Colli Metallwaaren, 13 Colli Holzwaaren, 210 Colli Glasperlen; nach Penang 11 Colli Kurzwaaren, 11 Colli Esswaaren, 1 Collo Musikinstrumente, 4 Colli Baumwollwaaren, 114 Colli Obst; nach Singapore 47 Colli Papier, 2 Colli Schuhwaaren, 7 Colli Baumwollwaaren; nach Batavia 15 Colli Erdwachs; nach Samarang 17 Colli Papier, 15 Colli Erdwachs, 50 Colli Wein, 10 Colli Glasperlen; nach Soerabaya 15 Colli Glasperlen, 16 Colli Erdwachs; nach Bangkok 14 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Garne; nach Hongkong 13 Colli Papier, 7 Colli Manufacturwaaren; nach Manilla 27 Colli Papier; nach Shanghai 15 Colli Papier. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 677.219 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Allgemeine Landesausstellung zur Feier des Millenniums in Budapest 1896. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Das kgl. ung. Handelsministerium hat aus Anlass der zu Budapest im Jahre 1896 zur Feier des Millenniums stattfindenden allgemeinen Landesausstellung das Ersuchen gestellt, dass Seitens der österreichischen Transportanstalten für die Hin- und Rückbeförderung von Gegenständen, welche hierbei zur Ausstellung gelangen werden, die grösstmögliche Frachtermässigung gewährt werde. Da dem entworfenen Plane gemäss nicht nur in öffentlichen Sammlungen und in Privatbesitz befindliche Gegenstände, welche vermöge ihrer historischen, künstlerischen oder sonstigen culturellen Bedeutung und ihrer speciellen Beziehung zur ungarischen Reichshälfte für den Ausstellungszweck von Werth sind, zur Ausstellung gelangen werden, sondern auch in einigen Ausstellungsgruppen die vergleichsweise Ausstellung von Gegenständen nicht ungarischen Ursprungs in Aussicht genommen ist, so steht zu erwarten, dass in erster Linie und in grosser Anzahl Ausstellungsobjecte aus der diesseitigen Reichshälfte nach Budapest zur Versendung gelangen dürften. Die österreichischen Eisenbahnverwaltungen wurden eingeladen, diese Angelegenheit in der Eisenbahndirectoren-Conferenz in Berathung zu ziehen und auf eine den Interessen des Ausstellungsunternehmens thunlichst förderliche Beschlussfassung hinzuwirken, bezw. falls der Gegenstand in der gemeinsamen Directoren-Conferenz in Verhandlung genommen wird, darauf Einfluss zu nehmen, dass Seitens der österr. Bahnverwaltungen einhellig den weitestgehenden Frachtermässigungen für die Hin- und Rückbeförderung der Ausstellungsobjecte zugestimmt werde. Desgleichen erging an die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Aufforderung, auch ihrerseits bei diesem Anlasse übereinstimmend vorzugehen.

[2. December, Z. 62.024.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (IX. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 11. December herausgegebene IX. Stück der Neu-Ausgabe des Anzeigeblatt enthält unter

Nr. 478: Bundesrathsbeschluss vom 1. December 1893, betreffend die Abänderung des Artikes 100 der Vollziehungsverordnung vom 14. October 1887 zu den Bundesgesetzen über polizeiliche Massregeln gegen Viehseuchen, vom 8. Februar 1872, 19. Juli 1873 und 1. Juli 1886. (Sanitätspolizeiliche Behandlung von Fleisch und Fleischwaaren ausländischer Herkunft.)

Nr. 479: Bekanntmachung des königl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Liegnitz vom 1. December 1893, Z. 805, betreffend die Einfuhr von Vieh über die Eintrittsstation Liebau und Seidenberg.

— (Inbalt des X. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 13. December herausgegebene X. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 480: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 2. December 1893, Z. 96.776, betreffend die Bestimmung der Stationen Mszana dolna und Dobrosin als Ein- und Auslade-Stationen für Transporte von Wiederkäuern, Borstenvieh und rohem Fleisch.

— (Inhalt des XI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 14. December herausgegebene XI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 481: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 8. December 1893, Z. 11.267, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Roveredo, Cles, Landeck, Bregenz, Feldkirch und Bludenz in Tirol und Vorarlberg nach dem Herzogthume Salzburg.

Verein zur Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung vom 11. December.) Der Präsident-Stellvertreter Director Hallama eröffnet die Versammlung mit einer Besprechung über die in der Eisenbahn-Ausschusssitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. December stattgehabte Berathung der Regierungsvorlage betreffend die neuerliche Verlängerung der Wirksamkeit des Localbahngesetzes bis Ende 1894. Er begrüsst die von den Reichsraths-Abgeordneten Popper und Kaftan anlässlich dieser Berathung bethätigte zielbewusste Haltung und die von denselben vertretenen, mit den Seitens des Vereines der hohen Regierung unterbreiteten Anträgen in vollster Uebereinstimmung stehenden Anschauungen, und ladet die Versammlung ein, den beiden Abgeordneten für ihre Unterstützung in der Localbahnfrage den Dank auszusprechen. Die Versammlung schliesst sich einmüthig dieser Dankeskundgebung an, worauf der Vortrag des Herrn Ingenieurs Büchelen über das Thema: „Zur Frage des Ersatzes normalspuriger Eisenbahnen mit geringer Fahrgeschwindigkeit durch Schmalspurbahnen" begann.

Der Redner gibt im Eingange seines Vortrages eine erschöpfende Darstellung des Entstehens und der Ausgestaltung der Schmalspurbahnen in Oesterreich und bezeichnet das System der Normalspur mit geringer Fahrgeschwindigkeit als den Uebergang von den normalspurigen Hauptbahnen zu den Schmalspurbahnen. Im weiteren Verlaufe seiner Ausführungen wendet sich der Vortragende zur Charakterisirung jener Mängel und Lücken, welche dem Systeme der normalspurigen Eisenbahnen mit geringer Fahrgeschwindigkeit anhaften, auf die Ursachen hinweisend, welche dem Eingange der Schmalspurbahnen in Oesterreich hemmend im Wege standen, kennzeichnet er die Occupation Bosniens als jene Periode, in welcher die 76 cm-Spurweite ihre Feuertaufe erhalten und in glänzender und unwiderlegbarer Weise die Bedeutung der Schmalspurbahnen dargethan hatte. An der Hand von Beispielen, in denen der Redner zeigte, in welcher Weise es sich empfehlen dürfte, bestehende normalspurige, mit geringer Fahrgeschwindigkeit ausgestattete Nebenbahnen in Schmalspurbahnen umzuwandeln, gelangte derselbe zu der Schlussfolgerung, dass durch die Schmalspurbahnen, vermöge ihrer geringen Bau- und Betriebskosten, bei vollkommen entsprechender Leistuugsfähigkeit und der Möglichkeit grösserer Fahrgeschwindigkeit und öfteren Zugsverkehres, den öconomischen Anforderungen und Wirthschaftsbedürfnissen besser entsprochen wird und die Wünsche um Herstellung von Bahnen früher und in grösserem Umfange befriedigt werden können, als bei Festhaltung an der Normalspur, die selbst bei Annahme geringer Fahrgeschwindigkeit viel theurer zu stehen kommt. Die Schmalspur empfehle sich daher für viele Bahnen, welche derzeitig noch normalspurig projectirt sind, da, wie es die bosnisch-herzegowinischen Bahnen bewiesen haben, die Schmalspur auch militärischen Zwecken vollauf genüge.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe einer vom 1. Jänner 1894 giltigen Neuauflage des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1 und 2.

Die mit 15. Jänner 1893 hinausgegebene Auflage des Localtarifes für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen vom 15. Juli 1892 wird unter Berücksichtigung der durch die Nachträge I—VII und I—IV rücksichtlich des Heftes I und 2 eingeführten Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen durch eine Neuauflage, giltig vom 1. Jänner 1894 ersetzt.

Diese neue Ausgabe des Localtarifes (Heft 1 und 2) enthält ausser der Einbeziehung der vorerwähnten Nachträge noch folgende wesentliche Aenderungen und Ergänzungen:

1. Einbeziehung des Artikels Borke in den Ausnahmetarif V c;
2. Aufhebung des Ausnahmetarifs XI;
3. Neuflage der Anhänge, enthaltend ermässigte Frachtsätze für einzelne Relationen.

Durch diese neue Ausgabe des Localtarifes tritt die Auflage desselben vom 15. Jänner 1893 sammt allen Nachträgen ausser Kraft.

Insoweit in dieser neuen Ausgabe Erschwerungen, bezw. Erhöhungen gegenüber der Auflage vom 15. Jänner 1893 eintreten, gelten die bezüglichen Bestimmungen, bezw. Frachtsätze erst ab 1. Februar 1894.

Exemplare dieser Neuauflage sind um den Preis von fl. 2·— für Theil II, Heft 1 und „ 1·— „ „ II, „ 2 durch die k. k. Generaldirection, sowie durch die Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu beziehen.

Wien, am 12. December 1893. [1049]

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages V zum Tarife.

Am 1. Jänner 1894 gelangt Nachtrag V zum Tarife vom 1. October 1892 für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält eine andere Fassung der Bestimmung über Berechnung der Lieferfristen, neue und abgeänderte Frachtsätze für einzelne Stationen der Directionsbezirke Berlin, Erfurt und Magdeburg, neue Frachtsätze für die Stationen der Braunschweigischen Landesbahn, der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn, der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn und von Wiesa, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen; ferner Berichtigungen und Aenderungen des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren und des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 12. December 1893. [1050]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen—Werrabahn.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Am 1. Jänner 1894 tritt der I. Nachtrag zum Tarife vom 1. October 1892 für den Kohlenverkehr Böhmen—Werrabahn in Wirksamkeit, enthaltend: Aenderung des Vorwortes und der Bestimmungen, geänderte und neue Frachtsätze, Aenderung eines Stationsnamens, Ausscheidung der Station Schmalkalden, Ergänzung des Kilometerzeigers, Aenderungen und Ergänzungen der Schleppbahngebühren.

Abdrücke dieses Nachtrages sind zum Preise von je 0·10 Mark, bezw. 6 kr. ö. W. durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Prag, am 12. December 1893. [1051]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr Westösterreich—Riesa-Elbquai.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife Theil II vom 1. Juni 1893.

Am 1. Jänner 1894 tritt zu dem obengenannten Tarife der Nachtrag I in Wirksamkeit, welcher

1. Ergänzung der besonderen Bestimmungen;
2. Ergänzung der Ausnahmetarife, giltig im Kartirungswege, und
3. Erneuerung der Ausnahmetarife, giltig im Rückvergütungswege,

enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages werden von den kgl Sächs. Staatseisenbahnen kostenfrei abgegeben.

Prag, am 12. December 1893. [1052]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einstellung der Güteraufnahme.

Mit Rücksicht auf die ungünstigen Wasserstandsverhältnisse und die vorgeschrittene Jahreszeit wird die Güteraufnahme in Wien und Budapest am 16. December, Abends, für heuer gänzlich geschlossen.

Die letzten Expeditionen in beiden Richtungen finden am 17. December statt.

Wien, am 14. December 1893. [1053]

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Bestimmungen bezüglich der Coursdifferenzen.

Ab 1. Jänner 1894 werden die in den Tarif-Theilen II, Heft 3 und 4, enthaltenen Frachtsätze um bestimmte Beträge (Coursdifferenzen) gekürzt, deren Höhe aus den mit dem gleichen Tage in Giltigkeit tretenden Tarifanhängen zu ersehen ist.

Exemplare dieser Anhänge sind bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 16. December 1893. [1054]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag V zum Tarife, Theil II, Heft 4.

Mit 1. Jänner 1894 tritt zum Tarife Theil II, Heft 4, des obgenannten Verbandes vom 1. Februar 1892 der Nachtrag V in Wirksamkeit.

Derselbe enthält unter Anderem Ergänzungen in den Reexpeditions-Bestimmungen, Aenderungen der Lieferzeit-Zuschlagsfristen und Einbeziehung der Station Wien Nordwestbahnhof loco und transit, sowie neuer ungarischer Stationen in den Tarif.

Exemplare dieses Nachtrages können sowohl bei den betheiligten Verwaltungen, als auch von unserem Tarif-Verkaufs-Bureau, I., Pestalozzigasse 8, käuflich bezogen werden.

Wien, am 12. December 1893. [1055]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Heft I und III.

Der in den Nachträgen I zu den vorgenannten beiden Tarifheften auf Seite 4 (Heft I) und Seite 7 (Heft III) enthaltene Stationstarif von Myslowitz und Myslowitz-Grube, beziehungsweise Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wanda- und Karlssegengrube ist durch Aufnahme der nachstehend bezeichneten beim Coursstande der österr. Banknoten von 160/165 giltigen Frachtsätze zu ergänzen:

Für Myslowitz und Myslowitzgrube gelten beim Coursstande 160/165 die gleichen Sätze, wie beim Coursstande 165/170;

für Brzezinka, neue Przemsagrube p. p., sind die Sätze für den Coursstand 160/165 in der Weise zu berechnen, dass den für den Coursstand von 165/170 vorgesehenen Sätzen 0·2 kr. für 100 kg hinzugerechnet werden.

Budapest, am 8. December 1893. [1056]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2.

Druckfehler-Berichtigung.

Der auf Seite 221 des vom 1. November 1893 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 2 (Getreidetarif), bezüglich der Relation Nagy-Kikinda—Posen unter b) (Getreide) enthaltene Frachtsatz von 267 Markpfennigen wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 auf **367** Markpfennige pro 100 kg berichtigt.

Budapest, am 10. December 1893. [1057]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone und Sagrado einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc. andererseits.

Verschiebung des Einführungstermines.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums vom 18. November 1893, Nr. 132, Seite 2075, verlautbarte Einführung der Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehren zwischen den Stationen Görz, Monfalcone und Sagrado einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc. andererseits erfolgt nicht am 1. Jänner 1894, sondern am 1. Februar 1894, und bleiben die ausser Kraft gesetzten, vom 1. Jänner 1890 giltigen Ausnahmetarife für diesen Verkehr sammt Nachträgen I—IV bis Ende Jänner 1894 in Wirksamkeit.

Wien, am 12. December 1893. [1058]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Tarife für den deutschen Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante) vom 15. April 1893. (Abänderung der Beförderungsbestimmungen.) Mit Giltigkeit ab 1. Jänner 1894 erhält der erste Absatz des Art. 9 der Beförderungsbestimmungen (Seite 16—17 des Tarifs) folgende Fassung:

„Die deutsche Levante-Linie wird aus ihren Seefrachtantheilen folgende Rückvergütungen gewähren:

a) Auf die nach den Wagenladungsclassen 5 und 6 abgefertigten Güter, ausschliesslich Cement, im Verkehre von einigen Stationen des Directionsbezirks Breslau (vgl. unter d)

	für die Tonne
bei jährlicher Verladung von mindestens 500 t	= 1·00 Mk.
1000 „	= 1·50 „

b) Auf die nach den Wagenladungsclassen 7—9 abgefertigten Güter und für Zucker in Wagenladungen (Cl. 10)

bei jährlicher Verladung von mindestens 100 t	= 1·00 Mk.
200 „	= 1·50 „
300 „	= 2·00 „
400 t u. mehr	= 2·50 „

c) Auf die nach den Wagenladungsclassen 10—15 abgefertigten Güter, ausschliesslich Zucker (vgl. unter b)

bei jährlicher Verladung von mindestens 100 t	= 0·50 Mk.
200 „	= 0·75 „
300 „	= 1·00 „
400 t u. mehr	= 1·25 „

d) für Cement in Wagenladungen von den im Tarifnachtrag 1 (Seite 24) bezeichneten Versandtstationen des Directionsbezirks Breslau

bei jährlicher Verladung von mindestens 300 t	= 0·50 Mk.
500 „	= 1·00 „
1000 „	= 1·50 „

Königl. Sächsische Staatsbahnen. (Nachtrag XVI zum Kilometerzeiger für den Localgüterverkehr.) Zum Kilometerzeiger für den Localgüterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. April 1888 ist mit Giltigkeit vom 1. December 1893 der Nachtrag XVI erschienen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Neuer Tarif.) Am 1. November 1893 ist für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayer. Linien der Localbahn-Actien-Gesellschaft in München andererseits ein neuer Tarif zur Einführung gebracht worden, wogegen der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1893 sammt Nachtrag 1 hiezu gleichzeitig ausser Kraft gesetzt wurde.

Breslau-Erfurter und Breslau-Sächsischer Güterverkehr. (Malzsätze im Verkehre mit Gera.) Die am 1. November für die Beförderung von Malz bei Aufgabe in Wagenladungen von 10.000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht von einer Anzahl Stationen des Directionsbezirks Breslau nach Station Gera (Reuss), Preussische Staatsbahn, eingeführten Ausnahmefrachtsätze kommen auch für Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn, Gera-Pforten und Gera (Reuss), Weimar-Geraer Bahnhof, in Anwendung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2496	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Kozy	Chybi	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife		Kreuzer 15·8	13·2	2·6	Im Kartirungswege		
				Kęty						19·0	17·2	1·8			
				Andrichau						23·8	22·8	1·0			
2497	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Bleifabrikate und Bergwerksproducte der Classe II ans Kärnten	Wien Nordbahnhof transito	Rücksichtlich der Strecken der K.F.N.B. (excl. der Localbahnstrecken) bei einer Beförderungsdistanz von mindestens 150 km auf den begünstigten Strecken	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	0·26 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Frachtbegünstigung hat für via Oderberg auf die K.O.B. übergehende Sendungen keine Giltigkeit
				Wien Nordbahnhof transito	Krakau loco und transito					kr. 111·4				
				Wien Nord- oder Staatsbahnhof transito	Teschen K.F.N.B. oder K.O.B. loco					kr. 79·4				
2498	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau, als: a) Lazisk, Gottmittsgrube, Beatenglückgrube, Hoymgrube, Czernitz und Charlottengrube; b) Orzesche, Emmagrube, Marthagrube, Valescagrube und Tranitzscholdsegengrube; c) den übrigen derzeit bestehenden, im Nachtrage XI des nebenbezeichneten Tarifes angeführten Grubenstationen	Wadowice	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Ausnahme-Tarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. vom 1. October 1886	Verschieden	Verschieden	Kreuzer a) 8·5 b) 9·5 c) 11·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg
2499	Kaiser Ferdinands-Nordbahn								
			Kohlen, mineralische und Coaks						
			Den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau, als:						
	f) Orzesche	e) Susannaweiche (Jacobgrube), Emanuelsegen, Nicolai- und Bradegrube	d) Kattowitz und cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)	c) Knoffschacht, Georggrube, Luisenglückgrube, Abendeterngrube, Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht u. Kronprinzschacht) und cons. Gieschegrube (Richthofenschacht)	b) Radzionkangrube, Karsten-Centrumgrube, Beuthen O.S.E., Hohenzollerngrube, Gleiwitz, Zabrze, Zabrze-Coaksanstalt und sämmtlichen Schächten der Königin Louisengrube, Schmiederschacht, Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Gutehoffnung-Zinkhütte, Köhlerschacht der Lythandragrube, Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube, Brandenburggrube, Ludwigsglück, Ludwigsglückgrube, Borsigwerk, Morgenroth, Paulusgrube, Redensblickschacht der Florentinegrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, Deutschlandgrube, Cleophasgrube, Laurahütte, Ficinusschacht, den Richterschächten der Laurahüttengrube, Maxgrube, Karolinengrube O.S.E. und K.O.W.E., Waterloogrube, Ferdinandgrube, Fürstin Paulineschacht	a) Mislowice, Mislowicegrube, Brzezinka, neue Przemsagrube, Wandagrube u. Carlsegengrube						
			Andrichau						
			Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen						
			Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894						
			Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. October 1886						
			Verschieden						
			Verschieden						
	f) 2·0	e) 3·0	d) 5·0	c) 6·0	b) 6·0	a) 7·0	kr.	per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz
									Nachlass vom bestehenden Frachtsatze
			Im Rückvergütungswege						Art der Durchführung
			Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses						Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss
									Besondere Bemerkungen

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Kohlen, mineralische und Coaks

Den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslan, als:

d) Cleophasgrube, Karolinengrube O.S.E. und R.O.U.E., Waterloogrube, Ferdinandgrube, Fürstin Paulinenschacht, Knoffschacht, Georggrube, Lonisengrube, Abendsterngrube, Wildensteinsegengrube (Grnndmannschacht und Kronprinzschacht), cons. Giesebegrube (Richthofenschacht), Myslowice, Myslowicegrube und Nicolai

c) Dentschlandgrube, Laurahütte, Ficinnsschacht, Chasséschacht der Fannygrube und den Richterschächten der Laurahüttengrube

b) Morgenroth, Königshütte O.S.E. u. sämmtlichen Schächten der Königgrube, Gräfin Lauragrube und Maxgrube

a) Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Gntehoffnung-Zinkhütte, Köhlerschacht der Lytbandragrube, Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube, Brandenburggrube, Paulusgrube, Redensblickschacht der Florentinegrube, Schwerinschacht der Florentinegrube und cons. Mathildegrube

Kęty

Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metrischen Tonnen (à 1000 kg).

Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendetsn Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen

Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894

Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. vom 1. October 1886

Verschieden

d) 7·0 kr.	c) 7·5 kr.	b) 8·0 kr.	a) 8·5 kr.

Im Rückvergütungswege

Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses

| Fortlaufende Nr. | | |

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Kohlen, mineralische und Coaks

Den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau, als:

k)	i)	h)	g)	f)	e)
Lazisk, Gottmitznsgrube, Martha-Valescagrube, Trautscholdsegengrnbe, Emmagrube, Beatenglückgrnbe, Czeruitz und Charlottengrube	Orzesche	Bradegrnbe	Susannaweiche (Jacobgrube) und Emanuelsegen	Beuthen O.S.E., Gleiwitz, Zabrze und cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)	Radzionkaugrube, Karsten-Centrumgrnbe, Hohenzollerngrnbe, Zabrze-Coaksanstalt und sämmtlichen Schächten der Königin Louisegrube, Schmiederschacht, Ludwigsglück, Ludwigsglückgrube, Borsigwerk, Kattowitz, Brezinka, neue Przemsagrube, cons. Wanda- und Carlsegengrube
Kęty					

Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metrischen Tonnen (à 1000 kg).

Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist), für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Beetimmungen

Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894

Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directione-Bezirkes Breslau nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. vom 1. October 1886

Verschieden

k)	i)	h)	g)	f)	e)
2·0 kr.	3·0 kr.	4·0 kr.	5·0 kr.	6·0 kr.	6·5 kr.

Im Rückvergütungswege

Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses

Fortlaufende Nr.		
Die Publication erfolgt	von der	und im Namen der
Das Zugeständniss wird gemacht:	für Artikel	
	für die Transportstrecke	von
		nach
	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	
	und gilt in der Zeit	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	
	Frachtsatz per 100 kg	
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg		
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		
Art der Durchführung		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nr.	2501	2502
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der		
und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Koblen, mineralische	Kohlen, mineralische
für die Transportstrecke von	Trzebinia	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombran) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privathesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombran (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombran-Karwiner Reviere
für die Transportstrecke nach	Stationen des kgl. Eisnbahn-Directionshezirkes Breslan	a) Wien Nordbahnhof transito für Sendungen mit dsr Bestimmung zn Regiezwecken der S.B.G., gleichviel, in welchem Hsizhause der genannten Bahnverwaltnng dieselben Verwendnng finden
	Szczakowa	Kozy
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 metr. Tonnen (à 1000 kg).**	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).**
	Bezahlnng der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wsnn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagsn nnd Anfrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngsn	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 51000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Bezahlnng der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen nnd Aufrechtbaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen; Anfiieferung der Sendnngen, welche lediglich zn Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft hsstimmt sein dürfen, nnter der Adresse eines Heizhanses der Südbahn-Gesellschaft oder des Stationschefs in Matzleinsdorf, wobei jedoch bsi der lstzteren Adressirnng aus den Frachtdocumenten zn ersehen sein mnss, dass die Weiterbeförderung an ein Heizhaus der Südbahn-Gesellschaft zu erfolgen bat; Erscheinen der contrahirenden Firma anf den Frachtdocnmenten als Anfgeberin
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz per 100 kg	Directer Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. vom 1. October 1886	b) 38·3 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	6·5 kr.	a) 38·3 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden	b) 28·— kr.
	5·4 kr.	a) 32·— kr.
	1·1 kr.	b) 10·3 kr.
	4 kr.	a) 6·3 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütnngswege	Ad a) Im Kartirnngswege. Ad b) Durch Anwendnng des Kartirungs-Frachtsatzes von 32 kr. pro 100 kg und Rückvergütnng von 4 kr. pro 100 kg ans demselben
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Anf die reclamirende Firma als Anfgeherin lantende, von der Anfgahestation heglanbigte Dnplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder znrückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ahlanf des Zngeständnisses	Ad b) Anf die contrahirende Firma als Anfgeherin lautende nnd von der Anfgabestation beglanbigte, alle im Lanfe des Jahres 1894 expedirten Sendnngen nachweisende Dnplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder znrückgestellt werden, nnd ein von der S.B.G. ansgefertigter Answeis, in welchem die in den Heizhänsern ansserhalh Wien (Matzleinsdorf) verwendete Kohle nachznweisen ist, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ahlanf des Zngeständnisses
Besondere Bemerkungen		Znm Zwecke der Erlangnng des Kartirungs-Frachtsatzes von 32 kr. pro 100 kg ist die nnbedingte Garantie der Anfiieferng des Verfrachtnngsqnantnms von 51000 mstr. Tonnen Seitens der anf das Zngeständniss reflectirenden Partei zu übernehmen nnd hiefür eventnell eine angemessene Cantion zu erlegen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				
2503													
			Kohlen, mineralische										
			Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere									
			a) Wien-Nordbahn Donauuferbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der k. k. General-Direction dsr österr. Staatsbahnen, gleichviel, in welchem Heizhause der genannten Verwaltung dieselben Verwendung finden										
			Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 40000 metrischen Tonnen (à 1000 kg)										
			Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen, welche lediglich zu Regiezwecken der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen bestimmt sein dürfen, unter der Adresse eines Heizhauses der genannten Verwaltung; Erscheinen der contrahirenden Firma auf den Frachtbriefen als Aufgeberin									
			Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894										
			Localtarif vom 1. Jänner 1893										
			a) 38·5 kr.						b) 38·5 kr.				
			a) 32·— kr.						b) 28·— kr.				
			a) 6·5 kr.						b) 10·5 kr.				
			Ad a) Im Kartirungswege						Ad b) Durch Anwendung dss Kartirungsfrachtsatzes von 32 kr. pro 100 kg und Rückvergütung von 4 kr. pro 100 kg aus demselben				
			Ad b) Auf die contrahirende Firma als Aufgsbsrin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte, alle im Laufe des Jahres 1894 expedirten Sendungen nachweisende Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, und ein von der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen ausgefertigter Ausweis, in welchem die in den Heizhäusern ausserhalb Wien verwendete Kohle nachzuweisen ist, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses									
			Zum Zwecke der Erlangung des Kartirungs-Frachtsatzes von 32 kr. pro 100 kg ist die unbedingte Garantie der Auflieferung des Verfrachtungsquantums von 40000 metr. Tonnen Seitens der auf das Zugeständniss reflectirenden Partei zu übernehmen und hiefür eventuell eine angemessene Caution zu erlegen									

2504													
Kaiser Ferdinands-Nordbahn													
Kohlen, mineralische													
Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben dss Ostrau-Karwinsr Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere													
Prossnitz K.F.N.B.													
Bezahlung dsr Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffsr der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung dsr Sendungen zu Regiezwecken der k. k. General-Direction dsr österr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung odsr einer von dersn Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen													
Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ends December 1894													
Localtarif vom 1. Jännsr 1893													
24·6 kr.													
21·6 kr.													
3·0 kr.													
Im Rückvergütungswege													
Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses													

Fortlaufende Nr.	2505	2506
Die Publication erfolgt und im Namen der von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Kohlen, mineralische	Kohlen, mineralische
für die Transportstrecke von	Trzebinia	Szczakowa
für die Transportstrecke von	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombran) gelegenen Kohlengruben des Ostran-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombran) gelegenen Kohlengruben des Ostran-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
für die Transportstrecke nach	Owięcim / Sternberg / Olmütz	Oswięcim / Saybusch-Zablocie
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 9000 metr. Tonnen (à 1000 kg). / Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg). / Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg). / Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg).
	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen nnd Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen nnd Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist, für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen nnd Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung od. einer von deren Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen
	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz per 100 kg	8·7 / 23·8 / 22·2 kr.	12·2 / 20·4 / kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	6·9 / 19·8 / 19·2 kr.	6·9 / 15·3 / kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	1·8 / 4·0 / 3·0 kr.	5·3 / 5·1 / kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Anf die reclam. Firma als Anfgeberin lantende, von der Anfgabestation beglanbigte Dnplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder znrückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zngeständnisses	Anf die reclamirende Firma als Anfgeberin lantende, von der Anfgabestation beglanbigte Dnplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder znrückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zngeständnisses
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nr.	2507	2508
Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht.	
von der		
und im Namen der		
für Artikel	Kohlen, mineralische	
für die Transportstrecke von	Karwin	Troppan K.F.N.B.
für die Transportstrecke nach	Hradiecb K.F.N.B.	
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg),** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicbt, mindestens jedoch für das Ladegewicbt, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Anfrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen; Bestimmung der Sendnngen zn Regiezwecken der öeterr.-ngar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Anflieternng dsrselben untsr der Adresss der gsnannten Bahnverwaltnng oder einer von deren Dienststellen, dnrch welcbe dieselben ancb übernommen werden müssen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlnng der Fracht für das wirkliche Gswicht, mindestene jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solchee nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen nnd Anfrecbthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen. Verwendnng der Sendnngen zn Regiezwecken der Mährisch-Scbles. Centralbahn und Beförderng derselben nnter der Adresse einer der Disnststellen dieser Verwaltnng, dnrch welcbe lstztsre selbe anch übernommen werden müsesn
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende Juli 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1893, bezw. directer Tarif mit der Kascban-Oderbergsr Eisnbabn vom 15. September 1891	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz per 100 kg	24·9 kr. (27·5)	11·9 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	20·9 kr. (23·5)	9·5 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	4·0 kr. (4·0)	2·4 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütnngswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirnng erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Anf die reclamirende Firma ale Anfgeberin lantende, von der Anfgabsstation beglanbigte Dnplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder znrückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ablauf dee Zngeständnisses	Anf die reclamirende Firma als Anfgeberin lantende, von der Aufgabestation beglanbigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zngeständnissee.
Besondere Bemerkungen	An der Frachtbegünstignng von Karwin ist die Kascban-Oderberger Eisenbahn nicht bstbeiligt	

Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2507 und 2508)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der / und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2509	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof,	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von a) 20000 metr. Tonnen (à 1000 kg) b) 30000 „ „ (à 1000 kg) c) 40000 „ „ (à 1000 kg)** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Beförderung derselben unter der Adresse von Organen der genannten Gesellschaft, durch welche letzteren dieselben in der Adressstation auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	a) 38·5 kr., b) 38·5 kr., c) 38·5 kr.	a) 34·6 kr., b) 33·3 kr., c) 32·0 kr.	a) 3·9 kr., b) 5·2 kr., c) 6·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche einen Reductionsstempel von Seite der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2510	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kohlen, mineralische und Coake	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	S t e f a n a u	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Tarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. April 1888	28·2 kr.	25·2 kr.	3·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	2511	2512	2513
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Kohlen, mineralische	Kohlen, mineralische und Coaks	Kohlen, mineralische
für die Transportstrecke von	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombran) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombran) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere. dann von Hrnschan	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombran) gelegenen Kohlengruben, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
nach	Brüsan-Brünnlitz	Zöptau	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (für Sendungen nach Inzersdorf [Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik] und nach Oberlaa)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Triebitz und den darüber hinaus gelegenen Stationen der Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft, insoweit tarifmässig via Olmütz instradirt wird	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen unter der Adresse von im neuen Wiener Gemeindegebiete am Wienerberge und Laaerberge angesiedelten Firmen nach Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik) und Oberlaa, allwo dieselben von den Adressaten bezogen und nach dem Wienerberge, bezw. Laaerberge im neuen Wiener Gemeindegebiete abgeführt werden müssen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Directer Tarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. April 1888	Nachtrag III vom 1. Jänner 1892 zu dem Ausnahmetarife für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1891	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz per 100 kg	51·7 kr. Verschieden	39·7 kr.	38·5 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	48·1 kr.	37·3 kr.	36·5 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	3·6 kr. 5·2 kr.	2·4 kr.	2·0 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Orig.-Frachtbriefe, welche die bahnämtliche Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen von den Adressaten in Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik), bezw. Oberlaa bezogen und nach dem Wienerberge, bezw. Laaerberge im neuen Wiener Gemeindegebiete abgeführt worden sind, vorzulegen spätest. zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt.
Besondere Bemerkungen			

2515 | 2514

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nr.

Die Publication erfolgt und im Namen der von der

Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel

für die Transportstrecke: von / nach

bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen

und gilt in der Zeit

Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht

Bezeichnung

Frachtsatz per 100 kg

per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz | Nachlass vom bestehenden Frachtsatze

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

Coaks			Kohlen, mineralische		
Karwin	Hruschau	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanhahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Domhrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelhahnen in die Montanhahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanhahn in die Station Dombran (K.O.B.) für Sendungen ans dem Dombran-Karwiner Reviere	Karwin	Hruschau	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanhahn (Montanhhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanhahn in Domhrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelhahnen in die Montanhahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanhahn in die Station Domhran (K.O.B.) für Sendungen ans dem Domhran-Karwiner Reviere
Granica / Szczakowa	Granica / Szczakowa	a) Szczakowa h) Granica	Granica / Szczakowa	Granica / Szczakowa	a) Szczakowa b) Granica

Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).
Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für dss Ladegswicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegehen ist) für die Tragkraftsziffer dsr vsrwendeten Wagen nnd Anfrechtbaltnng der einscblägigen tarifmässigen Bsstimmnngen

Vom 1. Jänner 1894 bis Ende Decemher 1894

Localtarif vom 1. Jänner 1893, bezw. directer Tarif mit der Kaschan-Oderberger Eisenbahn vom 15. Ssptsmber 1891

25·9	25·7	23·8	23·4	a) 24·0 h) 24·3	25·9	25·7	23·8	23·4	a) 24·0 b) 24·3	kr.
18·4	19·2	16·3	16·9	a) 17·5 h) 16·8	18·4	21·4	16·3	19·1	a) 19·6 b) 16·8	kr.
7·5	6·5	7·5	6·5	a) 6·5 b) 7·5	7·5	4·3	7·5	4·3	a) 4·3 b) 7·5	kr.

Im Rückvergütungswege

Auf die reclamirende Firma als Anfgeherin lantende, von der Anfgahestation beglanhigte Dnplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder znrückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zngeständnisses

Die Kaschan-Oderherger Eisnbahn ist an den nehenstehenden Frachtbegünstignngen von Karwin nicht betheiligt

Fortlaufende Nr.	2516	2517
Die Publication erfolgt: von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt: und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Kohlen, mineralische, und Coaks	Kohlen, mineralische
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombran) gelegenen Kohlengrnben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bszw. von der Einmündnng der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündnng der Michalkowitz-Dombrauer Montanbabnbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendnngen ans dem Dombrau-Karwiner Revisre, ferner von Hrnschan und Karwin	Trzebinia
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Ratschach-Weissenfels, Assling, Janerburg nnd Lees-Veldes	Bielitz Lobnitz Saybusch-Zablocie
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestsns jedoch für das Ladsgewicht, bezw. (wenu ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wageu und Aufrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen	Bezahlung dar Fracht für das Effectivgewicht, mindestsns jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn eiu solches nicht angegsben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendsten Wagen nnd Anfrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende Decemher 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch his Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Directer Tarif für den Mähr.-Schles.-Oestsrr. Kohlenverkshr via Wisn vom 1. Jnni 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	15·1 16·1 18·1 17·4 18·3 20·3 12·2
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Verschieden	12·6 13·7 15·6 14·9 16·0 17·8 11·3
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	4·0 Kreuzer	2·5 2·4 2·5 2·5 2·3 2·5 0·9
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Anfgabestation beglaubigte Dnplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zngeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberiu lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zngeständnisses
Besondere Bemerkungen	Der nebenbszifferte Frachtnachlass wird ans den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2518	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Szakowa	Alt-Sandez	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. August 1892	kr. 40·3	kr. 39·6	kr. 0·7	Im Rückvergütungswege	Anf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen ist an diesen Frachtbegünstigungen nicht betheiligt
					Belz				53·3	51·6	1·7			
					Biecz				38·3	37·6	0·7			
					Brzeznica				18·7	14·6	4·1			
					Czernowitz				75·3	73·6	1·7			
					Frystak				42·3	40·6	1·7			
					Gorlice				38·3	37·6	0·7			
					Grodek				51·3	50·6	0·7			
					Iwonicz				43·3	41·6	1·7			
					Jaroslau				42·3	41·6	0·7			
					Jaslo				40·3	39·6	0·7			
					Kalwarya				22·3	20·6	1·7			
					Kolomea				69·3	67·6	1·7			
					Krosno				42·3	41·6	0·7			
					Lancut				39·3	38·6	0·7			
					Lemberg				54·3	52·6	1·7			
					Mielec				36·3	35·6	0·7			
					Neu-Sandez				39·3	38·6	0·7			
					Nowosielce-Gniewosz				46·3	44·6	1·7			
					Podwoloczyska				69·3	67·6	1·7			
					Przeczisczow				15·7	11·6	4·1			
					Przemysl				46·3	44·6	1·7			
					Przeworsk				41·3	39·6	1·7			
					Radziszow				19·3	18·6	0·7			
					Radymno				44·3	42·6	1·7			
					Ropczyce				34·3	33·6	0·7			
					Rzeszow				37·3	36·6	0·7			
					Rymanow				44·3	42·6	1·7			
					Skawina				19·3	16·6	2·7			
					Stanislau				65·3	63·6	1·7			
					Sucha				27·3	24·6	2·7			
					Tarnopol				65·3	63·6	1·7			
					Wielki Drogi				20·3	16·6	3·7			
					Zagorz				46·3	45·6	0·7			
					Zarszyn				45·3	43·6	1·7			
					Zator				15·7	11·6	4·1			
				Trzebinia	Brzeznica				15·2	14·6	0·6			
					Przecsiszow				12·2	11·6	0·6			
					Skawina				16·8	16·6	0·2			
					Wielki Drogy				17·2	16·6	0·6			
					Zator				12·2	11·6	0·6			
				Szczakowa Trzebinia	Andrichau			Director Tarif vom 1. April 1889	32·5	25·5	7·0			
									30·2	25·5	4·7			
				Szczakowa Trzebinia	Kalwarya-Zebrzydowska				32·9	20·2	12·7			
									29·4	20·2	9·2			
				Szczakowa Trzebinia	Kety				27·7	24·5	3·2			
									25·4	24·5	0·9			
				Szczakowa Trzebinia	Kleczagorna				34·5	27·2	7·3			
									31·0	27·2	3·8			
				Szczakowa Trzebinia	Kozy				24·5	21·3	3·2			
									22·2	21·3	0·9			
				Szczakowa Trzebinia	Wadowice				36·9	26·0	10·9			
									33·4	26·0	7·4			

Fortlaufende Nr.	2519	2520
Die Publication erfolgt von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Kohlen, minsralischc	Kleinkohle (Coakskohle)
für die Transportstrecke von	Ostran-Witkowitz	Hruscban (für Sendnngen vom ldascbacbte und Hnbertsscbachte)
für die Transportstrecke nach	Hrachowetz	M.-Ostran (für die Central-Coaksanstalt anf der Montanbahn)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtuugsquantums von 750 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mind. jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein eolchee nicbt angegeben ist) für die Tragkrafts-ziffer der verwendeten Wagen und Anfrecbtbaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen Vom 1. Jännsr 1894 bis Ende December 1894	Nachweisung eiues Minimal-Verfrachtungsquantums von 30000 metr. Tonuen (à 1000 kg). Bezablnng der Fracbt für das Effectivgswicbt, mindestsns aber für das Ladegewicbt, bezw. (wenn ein eolcbes nicbt angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen nnd Anfrecbthaltnng der einscblägigen tarifmässigen Beetimmnngen. Entrichtnng der Transportgebübren durch den anf die Begünstigung im Rückvsrgütnngswege reflsctirenden Versender Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Ansnahmetarif für mineralische Kohlen von Oetran-Witkowitz nach Stationen der K.F.N.B. vom 1. Angust 1889 nnd Localtarif für die Localbabnen dsr K.F.N.B.	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Bezeichnung		
Frachtsatz per 100 kg	26·3 kr.	4·5 kr.
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz	22·1 kr.	a) 3·3 kr. b) 2·2 kr.
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	4·2 kr.	a) 1·2 kr. b) 2·3 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütnngswege	ad a) Im Kartirungswege, ad b) Durch Anwendnng des Kartirungsfrachtsatzse von 3·3 kr. pro 100 kg nnd Rückvergütung von 1·1 kr. pro 100 kg aus demsslben
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welcbem die Vorlage dieser Documente geschehen mnss	Auf die reclamirende Firma als Anfgeberin lautsnde, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werdsn, vorzniegen spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zugeständnisses	ad b) Anf den anf das Zngsständniss reflsctirenden Versender als Anfgsbsr lantende, von der Anfgabeetation beglaubigte Dnplicat-Fracbtbrisfe, die nicbt wieder zurückgestellt werden, vorznlegsn spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen		In das Minimal-Verfrachtnngsqnantum von 30000 metr. Tonnen werden anch die innerbalb der Giltigkeitsdaner des Zugeständnisses vom Franzscbachte in Przivos (Station M.-Ostran) nach der Central-Coaksanstalt anf der Montanbabn verfrachtetsn Kleinkohlen-Sendnngen eingerechnet, ohne dass eelbe jedoch irgendwie bonificirt werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2521	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K. O. B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Ladestelle Kalkbrnch		Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Directer Tarif vom 1. April 1889	kr. 19·7	kr. 18·2	kr. 1·5	Im Kartirungswege		
					Weisskirchen-Stadt				20·5	19·0	1·5			
					Czernotin-Keltsch				21·7	20·2	1·5			
					Milotitz				24·1	22·7	1·4			
					Hustopetsch				25·3	23·9	1·4			
					Löschna-Lhotka				27·3	25·9	1·4			
					Rauczka				32·8	30·8	2·0			
					Jablunka				34·8	32·8	2·0			
					Wsetin				37·6	34·0	3·6			
				M.-Ostrau	Ladestelle Kalkbrnch				19·1	17·6	1·5			
					Weisskirchen-Stadt				19·9	18·4	1·5			
					Czernotin-Keltsch				21·1	19·6	1·5			
					Milotitz				23·5	22·1	1·4			
					Hustopetsch				24·7	23·3	1·4			
					Löschna-Lhotka				26·7	25·3	1·4			
					Rauczka				32·5	30·2	2·3			
					Jablunka				34·5	32·2	2·3			
					Wsetin				37·3	33·4	3·9			
				Hruschau	Ladestelle Kalkbrnch				19·4	17·9	1·5			
					Weisskirchen-Stadt				20·2	18·7	1·5			
					Czernotin-Keltsch				21·4	19·9	1·5			
					Milotitz				23·8	22·4	1·4			
					Hustopetsch				25·0	23·6	1·4			
					Löschna-Lhotka				27·0	25·6	1·4			
					Rauczka				32·7	30·5	2·2			
					Jablunka				34·7	32·5	2·2			
					Wsetin				37·5	33·7	3·8			
				Trzebinia	Ladestelle Kalkbruch				32·7	31·2	1·5			
					Weisskirchen-Stadt				33·5	32·0	1·5			
					Czernotin-Keltsch				34·7	33·2	1·5			
					Milotitz				37·1	35·7	1·4			
					Hustopetsch				37·6	36·9	0·7			
				Szczakowa	Ladestelle Kalkbrnch				34·7	33·2	1·5			
					Weisskirchen-Stadt				35·5	34·0	1·5			
					Czernotin-Keltsch				36·7	35·2	1·5			
					Milotitz				39·1	37·7	1·4			
					Hustopetsch				39·5	38·9	0·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2522	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombran (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Mladetzko	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife				Im Kartirungswege		
								Mähr.-Ostrau	21·2	19·7	1·5			
								Hruschau	21·8	20·3	1·5			
								Trzebinia	36·5	35·0	1·5			
								Szczakowa	38·4	36·9	1·5			
2523			Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombran (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Eckersdorf					23·8	21·9	1·9				
								M.-Ostrau	22·4	20·5	1·9			
								Hruschau	23·0	21·1	1·9			
								Szczakowa	39·6	37·7	1·9			
								Trzebinia	37·7	35·8	1·9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2524		**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Freihermersdorf	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	25·8 kr.	22·9 kr.	2·9 kr.	im Kartirungswege		
									kr.	kr.	kr.			
				M.-Ostrau					24·4	21·5	2·9			
				Hruschau					25·0	22·1	2·9			
				Szczakowa					41·6	38·7	2·9			
				Trzebinia					39·7	36·8	2·9			
2525			Benniech	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere					27·8 kr.	24·3 kr.	3·5 kr.			
				M.-Ostrau					26·4	22·9	3·5			
				Hruschau					27·0	23·5	3·5			
				Szczakowa					43·6	40·1	3·5			
				Trzebinia					41·7	38·2	3·5			

Fortlaufende Nr.	2526	2527	2528
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der und im Namen der	Holice-Gödinger Local-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Braunkohlen, Steinkohlen und Coaks	Coaks	Coaks
für die Transportstrecke von	Göding	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten der Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K. O. B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Tescben K. F. N. B. transito (für Sendungen von Trzynietz) via Bielitz-Trebinia
für die Transportstrecke nach	Holics loco und transito (letzteres für Szczakolcza, Eghell, Kutti, St. Johann a. d. March, Gr.-Schützen, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zobor, Devenyto und Stomfa)	Blansko	Granica transito
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Anfrechtbaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Local-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft	Tarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. April 1888	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz per 100 kg	11·0 kr.	41·7 kr.	23·2 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	7·0 kr.	37·2 kr.	15·7 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	4·0 kr.	4·5 kr.	7·5 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reclamirende Firma als Anfgeberin lautende, von der Anfgabestation beglanbigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicbt wieder znrückgestellt werden, vorznlegen spätestene zwei Monate nacb Ablanf des Zngeständnisses	Anf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Anfgabestation beglanbigte Dnplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder znrückgestellt werden, vorznlegen spätestons zwei Monate nach Ablauf dee Zngeständnissee
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nr.	2529	2530	2531
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Coaks	Coaks	Coaks
für die Transportstrecke: von	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombran) gelegenen Coaksanstalten des Ostran-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	a) Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombran) gelegenen Coaksanstalten des Ostran-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombran (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombran-Karwiner Reviere	a) Hruschau
für die Transportstrecke: nach	Dzieditz transito (für Sendungen nach Katharinenhütte via Sosnowice)	Oswięcim transit (für Morgenroth O.S.)	Oswięcim traneito (für Rosdzin)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 7500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmäseigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 800 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solchee nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 hie Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz per 100 kg	15·9 kr.	a) 18·9 kr. / b) 18·1 / c) 17·2	a) 18·1 / b) 17·2
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	13·5 kr.	17·8 kr. / 15·9 / 12·4	17·1 / 13·6
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	2·4 kr.	1·1 kr. / 2·2 / 4·8	1·0 / 3·6
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Anf die reclamirende Firma ale Anfgeberin lautende, von der Anfgabestation beglanbigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Anf die reclamirende Firma ale Anfgeberin lantende, von der Anfgabestation beglanbigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder znrückgestellt werden, vorzulegen spätenstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Anfgeberin lantende, von der Anfgabestation beglanbigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder znrückgestellt werden, vorznlegen epätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nr.	2532	2533	2534
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: von der und im Namen der		Betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	Coaks	Coaks	Leer retourgebende Bierfässer
für die Transportstrecke: von	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien Nordbahnhof Wien Nordbahnhof Donauuferbhf. transito M.-Ostrau Krakau loco und transito
für die Transportstrecke: nach	Czernotin-Keltsch	Jndendorf	Olmütz
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Anfliefernng der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen, sowie Ab- und Anflegen der Sendungen durch Parteiorgane
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz per 100 kg	21·7 kr.	Besteht kein directer Frachtsatz	75·9 / 76·9 / 42·4 / 90·6 Kreuzer
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	20·2 kr.	80·5 kr.	47·5 / 49·5 / 29·2 / 57·2 Kreuzer
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	1·5 kr.		28·4 / 27·4 / 13·2 / 33·4 Kreuzer
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche von Seite der Anfliefernngsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Anfladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seite der Empfangsstation, dass das Abladen und Anflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2535	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen	Olmütz transit (für von Galizien provenirende Sendungen)	Stationen der St.E.G.:	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Local-, bezw. Oesterreichischer Verbandstarif		Krenzer		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten ale Absender lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der betheiligten Bahnen tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	Diese Frachtsätze gelangen nur für jene Sendungen zur Anwendung, welche in galizischen Stationen mit directen nach den angeführten Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
					Aussig				64·2	51·7	12·5			
					Berkovic-Melnik				55·1		3·4			
					Bodenbach				66·6		14·9			
					Hrobec				59·6		7·9			
					Jeušovic				53·7		2·0			
					Knobis				57·1		5·4			
					Lobositz				62·2		10·5			
					Mühlhansen				51·8		0·1			
					Nestersitz-Pömmerle				66·6		14·9			
					Randnitz				58·6		6·9			
					Salesel				64·2		12·5			
					Schönpriesen				66·6		14·9			
					Střebichovic-Viuafic				57·1		5·4			
					Theresienstadt				60·9		9·2			
					Topkovic-Kartic				66·6		14·9			
					Wegstädtl-Hněvic				57·0		5·3			
					Welkus				52·4		0·7			
					Stationen der Oe.N.W.B.:									
					Aussig				Bestehen keine directen Frachtsätze	51·7				
					Leitmeritz									
					Melnik									
					Schreckenstein									
					Tetschen									
					Tichlowitz									
					Wegstädtl									
					Bodenbach B.N.B.					51·7				
					Komotau A.T.E. und B.E.B.					69·0				
					Saaz B.E.B.									
					Prag St.E.G. od. Oe. N. W. B. trans. (für ausländische Stationen					46·3	39·6	6·7		
					Bubna St. E. G. trans. (für ausländische Stationen)					46·6	39·6	7·0		
				Prag-Hrabovka trans. (für Sendungen von Stationen der Strecke Nuele—St. Andrä-Wördern)	Stationen der St.E.G.:				Verschieden					
					Aussig					25·1				
					Hrobec									
					Lobositz									
					Raudnic									
					Theresienstadt									
					Schönpriesen					26·1				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2536	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche, bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Wien, Oe.N.W.B.	Aussig (Oe.N.W.B. resp. S.N.D.V.B.)	Auflieferung eines Minimal-Quantums von 850 Tonnen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Local-, bezw. österr. Verbandstarife	kr. 452	kr. 374	kr. 78	Im Kartirungswege		
					Kolin (Oe.N.W.B. resp. S.N.D.V.B.)				570	290	280			
					Leitmeritz (Oe.N.W.B. resp. S.N.D.V.B.)				718	339	379			
					Pardubitz (Oe.N.W.B. resp. S.N.D.V.B.)				547	306	241			
				Wien, K.F.N.B. oder St.E.G.	Aussig (St.E.G.)				452	374	78			
					Kolin (St.E.G.)				570	290	280			
					Pardubitz (St.E.G.)				547	306	241			
				Wien, Oe.N.W.B. oder St.E.G.	Trebitsch St.E.G.				312	152	160			
				Wien, K.F.N.B., K.F.J.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.	Teplitz A.T.E.				492	374	118			
					B.-Kamnitz (B.N.B.)				518	399	119			
					B.-Leipa (B.N.B.)				480	364	116			
					Haida (B.N.B.)				516	376	140			
					Jungbunzlau B.N.B.*) oder Oe.N.W.B.				400	300	100			
					Münchengrätz (B. N. B.)				440	324	116			
					Nixdorf (B. N. B.)				598	435	163			
					Rumburg (B. N. B.)				556	412	144			
					Schluckenau (B. N. B.)				586	423	163			
					Schönau (B. N. B.)				588	432	156			
					Schönlinde (B. N. B.)				556	406	150			
					Warnedorf (B. N. B.)				544	412	132			
					Zwickau i.B. (B. N. B.)				551	393	158			
				Wien, K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.	Arnau (Oe.N.W.B. resp. S.N.D.V.B.)				700	345	355			
					Jitschin (Oe.N.W.B. resp. S.N.D.V.B.)				662	335	327			
					Josefetadt-Jaroměř (Oe.N.W.B. resp. S.N.D.V.B.)				595	300	295			
					Königgrätz (Oe.N.W.B. resp. S.N.D.V.B.)				555	282	273			
					Königinhof (Oe.N.W.B. resp. S.N.D.V.B.)				623	314	309			
					Reichenberg (Oe.N.W.B. resp. S.N.D.V.B.)				490	360	130			
					Trautenau (Oe.N.W.B. resp. S.N.D.V.B.)				666	332	334			
				Brüun St.E.G.	Reichenberg S.N.D.V.B. oder vice versa				614·2	300	314·2			

*) Die Frachtsätze für Jungbunzlau B.N.B. gelten nur im Verkehre mit Wien K.F.J.B. und die für Jungbunzlau Oe.N.W.B. nur im Verkehre mit Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G. oder vice versa.

Für das bahnämtliche Abwiegen der Eilgüter bei der Aufgabe der Sendungen wird ein Wägegeld nicht erhoben.

Jede contrahirende Firma hat zur Sicherstellung eine Caution von fl. 10.000 (zehntausend Gulden) in Baarem oder pupillareicheren Werthpapieren, zum Börsencurse berechnet, zu erlegen, welche zurückerstattet wird, wenn der Nachweis erbracht ist, dass bis Ende December 1894 850 Tonnen Eilgüter in den begünstigten Relationen verfrachtet worden sind; im entgegengesetzten Falle wird die Caution zur Deckung der Differenz zwischen den bewilligten und den officiellen Frachtsätzen für das wirklich verfrachtete Quantum benützt.

Mit diesem Zugeständnisse ist ferner die Bewilligung verbunden, die Eilgüter in Wien Oe.N.W.B. ausnahmsweise auch in der Zeit von 6 bis 7 Uhr Abends zur Aufgabe zu bringen.

Der Nachweis, dass das Minimalquantum Eilgüter in den begünstigten Relationen verfrachtet worden ist, hat durch Vorlage der auf die contrahirende Firma als Aufgeberin, bezw. Empfängerin lautenden Original-Aufgabs-Recepisse oder bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe zu erfolgen, und sind diese Documente längstens bis 1. Februar 1895 einzusenden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2537	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Reichenberg loco	Teplitz Brüx Prag (Oe.N.W.B. oder B.N.B.) Olmütz	**Auflieferung eines Minimalquantums von 50 Tonnen.** Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Local-, resp. österr. Grenzstations-, resp. österr. Eisenbahnverbandstarife	Krenzer 271·6 313·5 299·0 606·3	220·0 250·0 206·0 370·0	51·6 63·5 93·0 236·3	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender, bezw. Empfänger lautenden Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel von Seite einer der betheiligten Bahnverwaltungen tragen dürfen, bis längstens Ende Februar 1895	
					Troppan (K.F.N.B. oder M.S.C.B.) Jägerndorf			Bestehen keine directen Frachtsätze		418·0 400·0				
				oder vice versa										
2538	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Margitfalu	K r a l u p	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen.** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Ansnahmetarif für Schwefelkiestransporte vom 1. Juli 1892	87·0 kr.	80·0 kr.	7·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf eine und dieselbe Partei als Aufgeber lautenden und in Begleitung einer detaillirten Consignation längstens bis 31. März 1895 bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn einzureichenden Frachtbrief-Duplicate, welche nicht mehr zurückgestellt werden	Das Auf- und Abladen der Sendungen hat durch Parteiorgane zu geschehen
2539	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mauer- und Dachziegel	Ung.-Hradisch (Stadt)	Bojkowitz	Aufgabe in vollen Wageladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Anfrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	Krenzer 11·6	9·0	2·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
				Kunowitz					11·0	9·0	2·0			
				Bilnitz-Brnmov					11·0	9·0	2·0			
2540	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Bahnverwaltungen												

Elbeumschlagsverkehr.

Die im Rückvergütnnge-Ansnahme-Tarif Nr. 10 anf Seite 184 dee Elbenmechlags-Tarifes für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 enthaltenen Frachtsätze für Möbel ane gebogenem Holze gelten bis aut Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894 im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladung nach den Elbenmschlagsplätzen anfgelieferten Möbelsendnngen nachweislich theils per Elbe nach Hamburg theils per Bahn nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Für die Transportstrecke: von	Für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2541	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	b e t h e i l i g t e n V e r w a l t u n g e n	Möbel aus gebogenem Holze a) unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt b) in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt c) Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet d) Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt, verpackt oder unverpackt e) Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, sowie Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet f) Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt oder unzerlegt und Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet	Bielitz	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	Ad a), b) und c), bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen Ad d), e) und f) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Local- bezw. Gemeinschaftstarife	V e r s c h i e d e n	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Pfennigen a) 531	b) 485	c) 385	d) 201	e) 201	f) 188	I m K a r t i r u n g s w e g e *)		
				Bisenz-Pisek						a) 393	b) 393	c) 295	d) 193	e) 193	f) 158			
				Bistritz a. H.						a) 429	b) 400	c) 300	d) 182	e) 182	f) 148			
				Holleschau						a) 413	b) 389	c) 291	d) 177	e) 177	f) 142			
				Hnllein						a) 393	b) 381	c) 285	d) 174	e) 174	f) 139			
				Napagedl						a) 393	b) 393	c) 295	d) 182	e) 182	f) 147			
				Nemotitz						a) 393	b) 393	c) 295	d) 193	e) 193	f) 158			
				Olmütz						a) 343	b) 343	c) 252	d) 160	e) 160	f) 123			
				Pohl						a) 437	b) 405	c) 304	d) 184	e) 184	f) 133			
				Prerau						a) 380	b) 367	c) 272	d) 167	e) 167	f) 133			
				Standing						a) 447	b) 426	c) 324	d) 194	e) 194	f) 158			
				Teschen						a) 550	b) 459	c) 361	d) 137	e) 159	f) —			
				Wall.-Meseritsch						a) 467	b) 425	c) 321	d) 193	e) 193	f) 147			
				Weisskirchen						a) 422	b) 395	c) 296	d) 180	e) 180	f) 133			
				Wessely a. d. March						a) 406	b) 406	c) 306	d) 200	e) 200	f) 165			

*) Die Frachtsätze ad a), b), c), d) und e) finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Die Frachtsätze ad a) und b) gelten im R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e auch dann, wenn die Transporte nach Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. aufgegeben und ab diesen Stationen mit neuen Frachtbriefen mit anderen Stückgütern, als Sammelladungen nach ausländischen Stationen weiterbefördert werden. Zur Erlangung dieser Begünstigung sind jedoch bis Ende März 1895 hinsichtlich des Transportes bis Bodenbach resp. Tetschen, die Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Versender lautend und hinsichtlich des Transportes ab Bodenbach resp. Tetschen bis zur Zielstation die Duplicat-Frachtbriefe in Vorlage zu bringen. Die Frachtsätze ad f) finden nur dann Anwendung wenn die Transporte mit directen nach Hamburg, Harburg, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Werden jedoch die Transporte nur nach Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit aufgegeben und in Bodenbach oder Tetschen nach Hamburg, Harburg nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen reexpedirt, so erfolgt die Anwendung der ad f) bezeichneten Frachtsätze im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. und der Duplicat-Frachtbriefe über den Weitertransport ab Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. Die unter f) bezifferten Frachtsätze gelten im Rückvergütungswege auch dann wenn die fraglichen Transporte ab Bodenbach oder Tetschen per Bahn bis Mannheim resp. zu den Rhein/Main Umschlagsplätzen und ab dort n a c h w e i s l i c h per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiterbefördert werden. Die bedungenen Documente sind spätestens Ende März 1895 vorzulegen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg: a)	b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2542	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren aller Art, zum Export in beliebiger Verpackung	Bilnitz-Brnmov	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	Bei Bezahlung der Fracht mindestens für a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Pfennige			Im Kartirungswege *)	*)	*)
										a)	b)				
				Bisenz-Pisek						213	166				
				Bisenz Stadt						187	147				
				Gaya						187	147				
				Hradisch						187	147				
				Hullein						177	139				
				Krasna						161	127				
				Kwassitz-Tlumatschau						186	146				
				Olmütz						165	130				
				Pohl						138	110				
				Petersdorf						175	138				
				Sternberg K.F.N.B. k.k.St.B.						—	130				
				Ung.-Hradisch Stadt						147	117				
				Vlarapas						183	145				
				Wall.-Meseritsch						216	168				
				Weisskirchen						186	146				
										167	133				

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach Hamburg, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit blos nach Bodenbach St.E.G. transit oder nach Tetschen Oe.N.W.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplicat-Frachtbriefe der Weiterversandt von Bodenbach resp. Tetschen nach Hamburg, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens 31. März 1895 ausser diesen Duplicat-Frachtbriefen auch die auf die contrahirende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden. Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Bodenbach resp. Tetschen per Bahn bis Mannheim oder Gustavsburg, resp. zu den Rhein/Main-Umschlagplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinronte weiter befördert werden. Im letzteren Falle muss jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdocumente über den Bahntransport bis und ab Bodenbach resp. Tetschen auch noch durch die Schiffsladescheine ab den Rhein/Main Umschlagsplätzen der Nachweis geliefert werden, dass die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg: Kreuzer ö. W. 210	128	82	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2543	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Gewöhnliche Eilgüter bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Wien St.E.G.	Znaim St.E.G.	Auflieferung eines Minimalquantums von 75 Tonnen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen					Im Kartirungswege *)		Wägegeld gelangt nicht zur Einhebung
				Wien Oe.N.W.B.	Znaim Oe.N.W.B.										
				Wien Oe.N.W.B.	Iglau					240	180	60			
					Chrudim					547	267	280			
					Sedletz-Kuttenberg					551	266	285			
					Startsch-Trebitsch					307	147	160			
					Deutschbrod					426	204	222			
					Časlau					533	252	281			
					Neuhidschow					615	308	307			
				nnd vice versa											

*) Jede contrahirende Partei hat zur Sicherstellung eine Caution von ö. W. fl. 1000 (Eintausend Gulden) in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, zu erlegen, welche rückerstattet wird, wenn durch Vorlage der auf die contrahirende Firma als Aufgeberin, bezw. Empfängerin lautenden Original-Aufgabs-Recepisse bis 1. Februar 1895 der Nachweis erbracht wird, dass das Minimalquantum von 75 Tonnen Eilgüter in den begünstigten Relationen innerhalb der Zeitdauer dieses Zugeständnisses verfrachtet worden ist; im entgegengesetzten Falle wird die Caution zur Deckung der Differenz zwischen den officiellen und ermässigten Sätzen für das wirklich verfrachtete Quantum benützt. Mit diesem Zugeständniss ist die Bewilligung verknüpft, die Eilgüter in Wien Oe.N.W.B. auch in der Zeit von 6—7 Uhr Abends zur Aufgabe zu bringen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2544	**Oesterr. Nordwestbahn**		Tabakemballagen, als Säcke, Ruppen, Stricke u. d. gl. als Frachtgut	Tetschen Oe.N.W.B.	Prag Oe.N.W.B. oder umgekehrt	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 46·2	kr. 35·2	kr. 11·0	Im Kartirungswege		
2545	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	S.N.D.V.B.	Kohle, Coaks und Steinkohlenbriquetts	Schwadowitz-Eipel	Dobřenitz-Sirowatka	Anfrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Anenahmetarifes I dee citirten Localtarifes	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	24·9 kr. ö. W. N.	23·4 kr. ö. W. N.	1·5 kr. ö. W. N.	Im Kartirungswege		
2546	**Oesterr. Nordwestbahn** als betriebführende Verwaltung der Localbahn Časlau-Zawratetz-Třemosnitz-Časlau-Močowitz		Koble	Časlau transit	Zawratetz-Třemoenitz	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für die Tragfähigkeit (Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarif der Localbahn Časlau-Zawratetz p. p.	15·5 kr. ö. W. N.	11·5 kr. ö. W. N.	4·0 kr. ö. W. N.	Im Rückvergütungswege	Orig.-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1895	Auf Transporte, rücksichtlich welcher die laut Verordnungsblatt 140 vom 7. December 1893, Post 2279 veröffentlichte Begünstigung in Anspruch genommen wird, findet gegenwärtige Begünstigung keine Anwendung
2547	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Brannkohle in vollen Wagenladungen	Wien Oe.N.W.B. loco	Unter Anfrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes		Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Brannkohlentarif von Stationen der A.T.E. etc. nach Stationen der Oe.N.W.B. etc. über Aussig vom 1. April 1890	Kreuzer ö. W. Noten			Im Kartirungswege		Die zugestandenen Frachtsätze verstehen sich exclusive der Schleppbahngebühren des genannten Tarifes
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					51·4	47·0	4·4			
				Dux und Dux-Ladowitz					49·7	47·0	2·7			
				Holtschitz-Seestadtl					51·9	47·5	4·4			
				Karbitz					47·2	44·5	2·7			
				Komotau					52·2	47·8	4·4			
				Mariaschein					47·7	45·0	2·7			
				Schönfeld					47·0	44·3	2·7			
				Schwaz-Knttowitz					49·7	47·0	2·7			
				Teplitz					48·4	45·7	2·7			
				Triebschitz					51·7	47·3	4·4			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					46·8	44·1	2·7			
				Ullersdorf					49·1	46·4	2·7			
				Bilin k.k.St.B.					50·2	47·0	3·2			

Aussig-Teplitzer Eisenbahn

Betheiligten Verwaltungen

Fortlaufende Nr. 2548

Die Publication erfolgt: von der — und im Namen der

Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel — für die Transportstrecke: von — nach — bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen — und gilt in der Zeit

Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung — Frachtsatz per 100 kg

Zugestandener Frachtsatz per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

Von	Für Artikel	Nach	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg: Kreuzer ö. W. Noten A.	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg: Kreuzer ö. W. Noten B.	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg: Kreuzer ö. W. Noten A.	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg: Kreuzer ö. W. Noten B.
Brüx A.T.E. u. k.k.St.B.	Brannkohle in vollen Wagenladungen	Wien Oe. N. W. B. loco	47·0	44·5	39·5	2·5	7·5
Dux nnd Dux-Ladowitz			47·0	43·1	38·1	3·9	8·9
Holtschitz-Seestadtl			47·5	45·3	40·3	2·2	7·2
Karbitz			44·5	41·3	36·3	3·2	8·2
Mariaschein			45·0	41·7	36·7	3·3	8·3
Schönfeld			44·3	41·2	36·2	3·1	8·1
Schwaz-Knttowitz			47·0	43·0	38·0	4·0	9·0
Teplitz			45·7	42·2	37·2	3·5	8·5
Triebschitz			47·3	44·9	39·9	2·4	7·4
Türmitz und Prödlitz-Ladepnnkt			44·1	41·0	36·0	3·1	8·1
Ullersdorf			46·4	42·7	37·7	3·7	8·7
Bilin k.k.St.B.			47·0	43·4	38·4	3·6	8·6

Im Kartirungswege *)

1. Asparg, Biedermannsdorf, Edlitz, Erlach, Felixdorf, Klein-Wolkersdorf, Ober-Waltersdorf, Pitten, Scheiblingkirchen, Seebenstein, Tattendorf, Traiskirchen, Trnman, Wr.-Neustadt (E.W.A.), Wr.-Neustadt (S.B.). II. Central-friedhof, Simmering (E.W.A.), Wien (E.W.A.). III. Maria-Lanzendorf. IV. Achau, Atzgersdorf, Baden, Brunn-Maria-Enzersdorf, Ebreichsdorf, Gloggnitz, Gnmpoldskirchen, Gntratsdorf, Hennersdorf, Inzersdorf, Laxenburg, Liesing, Mödling, Münchendorf, Nennkirchen, Ober-Eggendorf, Payerbach, Pfaffstätten, Pottendorf-Landegg, Pottschech, St. Egyden, Ternitz, Unter-Waltersdorf. V. Leobersdorf, Vöslau-Gainfarn. VI. Ebenfurth

ad A: Aufbringung von 1000 metr. Tonnen.

ad B nnd I hie inclusive VI: Aufbringung von 5000 metr. Tonnen.

Aufrechthaltung der Bedingungen der citirten Tarife. — Transporte, auf welche ad I hie inclusive VI ein Nachlass nicht entfällt, werden gleichwohl in das Minimalquantum mit eingerechnet

Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894

Brannkohlentarif von Stationen der A.T.E. etc. nach Stationen der Oe.N.W.B. etc. über Aussig vom 1. April 1890 nnd Tarif für den Böhmischen Braunkohlenverkehr über Wien vom 1. Jänner 1894

Nachlass von den officiellen Frachtsätzen in Kronen für 10000 kg — Im Rückvergütungswege

Von	Nach	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.
Brüx A.T.E. u. k.k.St.B.	Brüx A.T.E. u. k.k.St.B.	—	1·0	—	5·0	2·0	1·6
Dux und Dux-Ladowitz	Dux und Dux-Ladowitz	1·8	3·8	1·8	7·8	4·0	3·0
Holtschitz-Seestadtl	Holtschitz-Seestadtl	—	—	—	4·4	1·4	1·0
Karbitz	Karbitz	—	2·4	—	6·4	2·8	1·6
Mariaschein	Mariaschein	—	2·6	—	6·6	2·8	1·8
Schönfeld	Schönfeld	—	2·2	—	6·2	2·6	1·4
Schwaz-Kuttowitz	Schwaz-Kuttowitz	2·0	4·0	2·0	8·0	4·4	3·2
Teplitz	Teplitz	1·0	3·0	1·0	7·0	3·4	2·2
Triebschitz	Triebschitz	—	—	—	4·8	1·8	1·4
Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	1·2	2·2	1·1	6·2	2·6	1·4
Ullersdorf	Ullersdorf	1·4	3·4	1·4	7·4	3·6	2·6
Bilin k.k.St.B.	Bilin k.k.St.B.	1·2	3·2	1·2	7·2	3·8	2·8

Bahnämlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Contrahenten als alleinigen Aufgeber lautend, welche den Rückvergütungsstempel einer Bahnverwaltung nicht tragen dürfen, und die consignirt spätestens bis Ende Februar 1895 vorzulegen sind

Die zugestandenen Frachtsätze verstehen sich exclusive der Schleppbahngebühren der citirten Tarife und finden lediglich auf Transporte nach den namentlich angeführten Stationen Anwendung; dieselben können somit nach anderen Verkehrsgebieten mittelst Reexpedition nicht in Anspruch genommen werden. — Sollten sich die officiellen Frachtsätze des citirten Tarifes vom 1. Jänner 1894 nach den unter I bis VI genannten Stationen innerhalb der Vertragsdauer ermässigen, so reduciren sich im gleichen Ausmesse die zugestandenen Nachlässe.

*) Siehe vorstehende Verlautbarung, fortlaufende Nr. 2547.

Portlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
2549	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Staatsbahnen	Mineralkohle	Markt Tüffer	Assling	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	77 Heller	62 Heller	15 Heller	Im Kartirungswege		
2550	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Staatsbahnen	Eisenerz	Hüttenberg	Prevali	Anfrechthaltung der Bestimmungen des Specialtarifes 3	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	64·0 Heller	40·8 Heller	23·2 Heller	Im Kartirungswege		
2551	Südbahn-Gesellschaft		Robtabak	Budapest S.B.	Peri trs.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 8600 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directe nach Marseille lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf deren Instradirung für je 50% der Sendungen, für welche diese Begünstigung in Anspruch genommen wird, via Peri-Ventimiglia, bezw. Cormons-Ventimiglia und Abfertigung ab Peri trs., bezw. Cormons trs. nach Marseille im Ital.-Französ. Verkehr vorzuschreiben ist	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Oesterr.-Ung.-Ital. Güterverkehr vom 1. October 1887	Frcs. pro Tonne = 1000 kg: 48·07	28·04	20·03	Im Kartirungswege		
					Cormons trs.				44·97	21·38	23·59			
2552	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Mahlproducte	a) Triest { S.B. St. Andrea b) Fiume	Frastanz, Hard-Fussach, Hohenems, Nenzing, Schaan-Vaduz, Schwarzach, Bludenz, Dornbirn, Götzis, Lustenau, Rankweil	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen der Fässer, bezw. Füllen und Entleeren der Kessel- (Reservoir-, Cisternen-)Wagen ist Seitens der Parteien zu besorgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr vom 20. Juni 1884	a) und b) 144 kr. ö. W. incl. Mgb., bezw. ung. Transportsteuer	a) 111·0*), b) 131·0*) kr. ö. W. incl. Mgb., bezw. ung. Transportsteuer	a) 33·0, b) 13·0 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		*) Die Refactietabelle zum Tirol-Küstenländischen Tarife findet auf diese Frachtsätze keine Anwendung
2553	Südbahn-Gesellschaft		Innsbruck	Stationen der Strecke Kufstein loco bis Avio, dann Franzensfeste bis Lienz	Auflieferung von 2000 t Getreide ab ungar. Stationen der Südbahn nach Innsbruck	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Interner Tarif	Variabel	0·42 Heller pro km und 100 kg plus 8 Heller Mgb. pro 100 kg	Variabel	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		

Fortlaufende Nr.	2554	2555	2556	2557
Die Publication erfolgt: von der	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**
Die Publication erfolgt: und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Banmwolle, rohe	Gebrauchte Emballagen znr Füllung beetimmt	Die für Knoppern im Tarif für den Eil- und Frachtgüter-Transport zwischen Triest, Finme, Pola und Rovigno einerseits und den Stationen Divacca, Klagenfurt, Leoben und Villach andererseits vom 1. September 1892 enthaltenen Frachtsätze gelangen unter den gleichen Bestimmungen vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege auch für Myrobolanen im Kartirungswege zur Berechnung	Panzerstücke und zugehörige grobe Eisenwaaren ale Frachtgut
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	1) Triest 2) Fiume	Wien (Matzleinsdorf und Hauptzollamt)	Wien (Matzleinsdorf und Hauptzollamt)	Genf transit
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke nach	Bludenz Dornbirn Feldkirch Frastanz Hohenems Imst Landeck Nenzing Rankweil Schaan-Vaduz Schwarzach Strassenhaus	Pontebba traneito	und vice versa	Verrières transit
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlnng für mindeetens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Anwendnng der für den Tirol-Küstenländiechen Verkehr bestehenden Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Wien St.E.G. transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd verwendeten Wagen. Die Sendnngen müssen (aue Süd-Frankreich etammend) über Predeal oder Vercierova nach Bukarest (Chitila) weiterbefördert werden.
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bie Ende December 1894, bezw. bie zur Einführung im Tarifwege	Vom 1. Jänner 1894 bis ant Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, bezw. bis znr Einführung dee Nachtrages VI zum Tarife für den Oeeterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887, durch welchen für bezeichnete Transporte eine anderweitige Tarifirung vorgesehen wird	Vom 1. Jänner 1894 bie auf Widerrnf, längetene bie 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bie auf Widerrnf, längetene bie 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr vom 20. Juni 1884	Oesterr.-Ungar.-Italienischen Gütertarif vom 1. October 1887	Localtarife, bezw. Tarif vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch-Oeeterr.-Ungar. Transit-Verkehr	
Bezeichnung	Classe 5	Classe 5	Verschieden	
Frachtsatz per 100 kg	Kreuzer ö. W. Noten		Francs Gold für 1000 kg	
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Classe 13	Classe 13	35·57	33·20
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg			Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr vom 20. Juni 1884

	Classe 5 a)	Classe 5 b)	Classe 13 a)	Classe 13 b)	Nachlass a)	Nachlass b)
1) Bludenz	152·4	140·0	148·1	136·2	4·3	3·8
2) Bludenz	186·9	159·7	183·3	159·0	3·6	0·7
1) Dornbirn	155·4	143·1	148·1	136·2	7·3	6·9
2) Dornbirn	190·0	162·8	183·3	159·0	6·7	3·8
1) Feldkirch	152·4	140·0	148·1	136·2	4·3	3·8
2) Feldkirch	186·9	159·7	183·3	159·0	3·6	0·7
1) Frastanz	152·4	140·0	148·1	136·2	4·3	3·8
2) Frastanz	186·9	159·7	183·3	159·0	3·6	0·7
1) Hohenems	155·4	143·1	148·1	136·2	7·3	6·9
2) Hohenems	190·0	162·8	183·3	159·0	6·7	3·8
1) Imst	174·2	140·0	148·1	136·2	26·1	3·8
2) Imst	186·9	159·7	183·3	159·0	3·6	0·7
1) Nenzing	152·4	140·0	148·1	136·2	4·3	3·8
2) Nenzing	186·9	159·7	183·3	159·0	3·6	0·7
1) Rankweil	155·4	143·1	148·1	136·2	7·3	6·9
2) Rankweil	190·0	162·8	183·3	159·0	6·7	3·8
1) Schaan-Vaduz	152·4	140·0	148·1	136·2	4·3	3·8
2) Schaan-Vaduz	186·9	159·7	183·3	159·0	3·6	0·7
1) Schwarzach	155·4	143·1	148·1	136·2	7·3	6·9
2) Schwarzach	190·0	162·8	183·3	159·0	6·7	3·8
1) Strassenhaus	152·4	140·0	148·1	136·2	4·3	3·8
2) Strassenhaus	186·9	159·7	183·3	159·0	3·6	0·7

Fortlaufende Nr.	2558	2559	2560	2561
Die Publication erfolgt: von der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
Die Publication erfolgt: und im Namen der			K. k. österr. Staatsbahnen	K. k. österr. Staatsbahnen, k. k. priv. Böhm. Westbahn, priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Phosphorite, russischer Herkunft	E i s	Papier und Pappendeckel	Mineralische Kohle
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Oesterreichisch-russische Reichsgrenze	Podgorje	Wien Nordbahn (Donauuferbahnhof transit)	a) Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Nenkladno b) Střebichovic - Vinařic (Libuechiner Schacht)
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Podwołoczyska	Herpelje-Kozina	Wien (Nordbahnhof)	
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Weiterbeförderung ab Podwołoczyska nach Oesterreich-Ungarn oder Deutschland	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen der Sendungen hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	a) Aufgabe in beliebigen Mengen b) Aufgabe von mindestens 5000 kg oder Frachtzahlung für dieses Quantum pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe ale Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des Wagens
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. Decemher 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. Decemher 1894	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. Decemher 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr, giltig vom 1. Juli 1893	Localgütertarife der betheiligten Bahnen
Frachtsatz per 100 kg		7 6 kr.	a) 153·2 kr. a) 149·2 kr. b) 111·8 kr. b) 111·1 kr.	
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg		6 5 kr.	a) 110·4 kr. a) 108·4 kr. b) 108·0 kr. b) 107·0 kr.	a) 27·6 } Kreuzer ö. W. für 100 kg b) 29·7 }
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Nachlass der Manipulationsgebühr von 4·5 kr. pro 100 kg	1 1 kr.	a) 42·8 kr. a) 40·8 kr. b) 3·8 kr. b) 4·1 kr.	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Vorlage spätestens 3 Monate nach Ablauf der Begünstigungsfrist der auf den Namen der Reclamanten als Empfänger lautenden russischen Frachtbriefe für den Transport bis Podwołoczyska, und der auf denselben Namen als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Transport von Podwołoczyska nach Oesterreich-Ungarn oder Deutschland. Diese Belege dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und es müssen die russischen Frachtbriefe mit den österreichischen Frachtbrief-Duplicaten in Bezug auf das Gewicht der Sendung übereinstimmen			
Besondere Bemerkungen				

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag.

k. nnd k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Haupt-Speditions-Agentnr für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladnngen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz. Frachten-Revisions- und Reclamations-Bnrean.

Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.

Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, k. nnd k. Hof-Spediteur, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.

Gegründet 1815. — Speditions- nnd Commissions-Geschäft.
Sammelladnngen nach verschiedenen Richtnngen.
Special-Abtheilnng für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten
Patent-Möbelwagen.
Emballirnngs-Anstalt, geschnlte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von nnd nach allen Bahnhöfen, Eilgnt nnd Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Speditenre.
Specialität: Internationale nnd überseeische Verkehre.
Hanptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet.	PARIS, 28, Rne St. Quentin.	LEIPZIG. Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 7.	GOTHA. Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER. Theaterplatz 16.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG. Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe. VOITERSREUTH.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. ILMENAU in Thüringen. SAALFELD a/S. in Thüringen. MÜHLHAUSEN in Thüringen. SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau nnd commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien nnd in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgnt-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.

Agentnr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zn festen Sätzen nach und von allen Richtnngen des In- und Anslandes. Grosse Lagerränme ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassnngsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladnngen nach Nord- nnd Südrnssland.
Sammelladungen nach Galizien nnd der Bnkowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bnrean der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zn festen Sätzen nach allen Richtnngen.
Sammelladnngen von und nach Linz, Wien, Triest, Bndapest, Leipzig, Berlin, Hambnrg, Bremen, Hagen i. W., Frankfnrt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Znfuhren. — Grosse Lagerränme. — Möbelwagen.

Aut. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bnrean für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packlente. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladnngs-Dienst und Lagerhans-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- nnd Rnss.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.

Commercielle Agentur und Speditions-Bnrean der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bnkowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostprenssischen Südbahn.
Generalvertretnng für Galizien nnd die Bnkowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

General-Agentnr der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bncarest, Saloniqne, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Raca, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vnkovár Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentnr und Speditions-Bnreau der kgl. nngar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria" in Fiume.
General-Agentnr für Ungarn der „Anchor Line" (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow dnrch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von nnd nach Süd-Rnssland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition nnd Commission.

A. Oppenheim

Bank, Speditionund Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA.
DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtnngen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerränme an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition nnd Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtnngen. Sammelladnngen.

Rössner & Schöppe

Speditions- nnd Schiffahrtsgeschäft **Aussig** nnd **Bodenbach.**
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach nnd Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindnng.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- nnd Brannkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bnreau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition nnd Commission,
Commercielle Agentnr der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertignng nnter billigsten Bedingnngen.
Sammelladnngsverkehr nach Süd-Rnssland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition nnd Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtnngen.

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

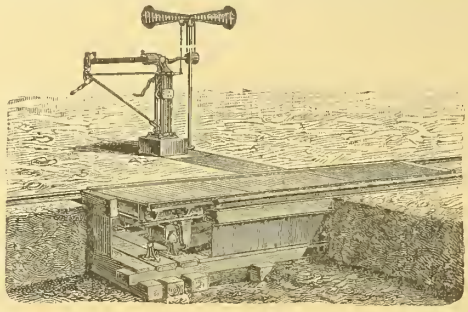
C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

Centrale: Wien, I. { Maximilianstrasse 8. / Akademiestrasse 4.

Filiale: Budapest, Andrássystrasse Nr. 1.

Erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Manerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Preis-Conrants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Kais. kön. **Privilegium.** [383]

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)

Wien, Währing, Johannesgasse 35,

empfiehlt sich zur Vervielfältigung von **Plänen** nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die **Zeichnung auf Pauspapier** nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. **Lieferung** von Cianotipapier zur **Selbstanfertigung** von **Plänen** (weisse Linien auf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

Maschinen- & Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,

Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,

Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,

Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (335)

Patronen und Geschosse.

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie alle Arten von

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (332)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**

B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**

Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner

k. k. priv. Cementfabrik (378)

Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ansland anch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 144. Wien, 19. December 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes. — Der Manchester Schiffscanal. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Eine Eisenbahn haftet für die Ausführung eines von ihr angenommenen Auftrages des Aufgebers einer Frachtsendung und kann sich im Falle der Nichtausführung nicht dadurch exculpiren, dass die Ausführung des Auftrages durch Manipulationsvorgänge vereitelt worden ist.

(Entscheidung vom 8. Juli 1893.)

Die Actiengesellschaft A. hatte am 2. August 1892 in der Station F. 30 Stück Juteleinwand an B. in K. aufgegeben. Nachdem diese Sendung vom Adressaten nicht bezogen worden war, hatte die Gesellschaft A. mit Schreiben vom 24. September 1892 an den Stationsvorstand in F. die Weisung gegeben, wenn ein neuerliches Aviso ohne Erfolg bleiben sollte, die Waare nach Ablauf der vorgeschriebenen Frist bahnämtlich im Licitationswege verkaufen zu lassen, zugleich aber auch um Bekanntgabe des Feilbietungstermines ersucht, da sie mitzulicitiren gedenke. Mit Beziehung auf diese Mittheilung wurde ihr von der Bahnverwaltung der Bestimmungsstation die Nachricht, dass als Feilbietungstermin der 9. November 1892 bestimmt worden sei. Auf diese Zuschrift, welche bei der Klägerin unwidersprochen am 5. November einlangte, bat dieselbe mittelst Schreibens vom selben Tage die erwähnte Bahnverwaltung, zur Kenntniss zu nehmen, dass sie bei der am 9. November stattfindenden licitatorischen Veräusserung bis zu dem Betrage von 450 fl. mitlicitire, dass somit die Waare nur an den Mehrbietenden abzugeben sei, und für den Fall, als ein Anbot über 450 fl. nicht zu erzielen sein sollte, die Waare in ihr Eigenthum zurückgehe. Unter Einem wurde für den Fall der Erstehung der Waare zur Deckung der darauf haftenden Fracht- und Lagerungsgebühren ein Betrag von 50 fl. übermittelt. Hierauf erhielt die Klägerin von der genannten Bahnverwaltung die Verständigung ddo. 27. November 1892, dass die fragliche Sendung am 9. November 1892 um den Betrag von 248 fl. 50 kr. veräussert worden und die Zuschrift der Klägerin, laut welcher sie die Absicht zur Mitlicitation bekannt gegeben hatte, der betreffenden Fachabtheilung zu spät zugekommen sei, so dass die Station K. von dem Anbote nicht mehr verständigt werden konnte.

Klägerin behauptet nun, durch die Nichtberücksichtigung ihrer Ordre einen Schaden von der Differenz zwischen ihrem Angebot per 450 fl. und dem erzielten Erlöse von 248 fl. 50 kr., somit in der Höhe von 201 fl. 50 kr., erlitten zu haben, und klagte daher die Verwaltung der Abgabsbahn auf Ersatz dieses Schadens.

Bei der am 8. Juli 1893 durchgeführten mündlichen Verhandlung wurde die Geklagte verurtheilt, der Klägerin den Betrag von 201 fl. 50 kr. sammt 6 pCt. Zinsen vom Klagstage und den Kosten zu bezahlen. Die Begründung dieses Schiedsspruches führt aus: Den Behauptungen der Klage gegenüber wurde Seitens der Bahnverwaltung darauf verwiesen, dass Klägerin Gelegenheit gehabt hätte, bei der Auction entweder persönlich oder durch einen Vertreter zu interveniren, und eine Verantwortung für den Nichtvollzug des Auftrages vom 5. November, welcher seines nicht rechtzeitigen Einganges wegen keine Berücksichtigung fand, der Eisenbahn umsoweniger auferlegt werden könne, als an dieses Anbot gleichzeitig eine Verfügung geknüpft war, welche, nachdem sie nicht im Wege der Aufgabsstation getroffen wurde, ohnehin unwirksam war. Dass aber die Fachabtheilung nicht rechtzeitig von dem Angebote verständigt werden konnte, habe seine Ursache darin gehabt, dass das unter dem 7. November eingelangte Schreiben der Klägerin wegen Cumulirung mit einer Geldsendung erst einer cassenmässigen Manipulation unterzogen werden musste.

Das Schiedsgericht war nun der Ansicht, dass nach § 61 Betr.-Regl. (vom J. 1874) die Bahn berechtigt ist, für den Fall, als der Adressat die Uebernahme einer Waare verweigert, und der Versender die Zurücknahme ablehnt, diese Waare zu verkaufen.

Auf Grund dieser Bestimmung wurde auch die klägerische Gesellschaft verständigt, dass Adressat die Waare nicht übernommen habe, und mit Zustimmung

der Klägerin die Feilbietung anberaumt, und zwar auf den 9. November 1892. Der bezügliche Brief mit der Verständigung von dem Feilbietungstermine ist jedoch unwidersprochen erst am 5. November der klägerischen Gesellschaft zugekommen und hat diese noch am selben Tage die Bahnverwaltung, von welcher das Schreiben eingelangt war, verständigt, dass für den Fall, als ein Mehranbot über 450 fl. nicht zu erzielen sei, die Waare im Eigenthum der Absenderin bleibe und an H. in L. auszufolgen sei. Die klägerische Gesellschaft hat daher nicht unbedingt die Rücknahme der Waare erklärt, aber auch nicht unbedingt in die Feilbietung derselben gewilligt; sie hat eben einen gemischten Auftrag gegeben. Es mag dahin gestellt bleiben, ob die Bahnen verpflichtet sind, einen solchen Auftrag zu übernehmen. Diese Frage ist aber im vorliegenden Falle gegenstandslos geworden, weil die Bahnverwaltung die Verfügung der klägerischen Gesellschaft thatsächlich angenommen hat, was daraus hervorgeht, dass sie in ihrem Schreiben vom 27. November ausdrücklich vom „Anbote", welches die klägerische Gesellschaft gemacht hat, spricht, und nur darauf verweist, dass sie von diesem Anbote nicht rechtzeitig die Station K. habe verständigen können, sowie daraus, dass die Bahn gegen das Schreiben der Gesellschaft vom 5. November und den darin enthaltenen Auftrag keinerlei Einwendung erhoben, denselben daher auch nicht abgelehnt hat. Der Grundsatz von Treu und Glauben im geschäftlichen Verkehre, der das Handelsgesetzbuch durchzieht, und im § 61 Betr.-Regl. auch darin seinen Ausdruck findet, dass die Bahnverwaltung verpflichtet wird, das Gut bestmöglichst zu veräussern, hätte es der Bahn zur Pflicht gemacht, im speciellen Falle die Gesellschaft zu verständigen, falls eine persönliche Intervention bei der Feilbietung von ihr für nothwendig gehalten worden wäre.

Da dies nicht geschah, die persönliche Intervention der klägerischen Gesellschaft aber auch überflüssig war, wenn bei der Feilbietung erklärt wurde, die Waare werde nur um einen Betrag von über 450 fl. hintangegeben, und da Seitens der Bahn lediglich auf das verspätete Einlangen des Auftrages hingewiesen wurde, dieser aber thatsächlich bei der Bahnverwaltung noch rechtzeitig eingelangt war, und die interne Manipulation mit dieser Zuschrift die Verantwortung der Bahn nach Aussen nicht alterirt, ist das Schiedsgericht zu der Ueberzeugung gekommen, dass der geltend gemachte Schade durch das Verschulden der Bahn entstanden ist. Der Werth der Waare, und somit die Höhe des Schadens liegt aber erwiesen vor und wurde auch von der Geklagten nicht bestritten.

Der Manchester Schiffscanal.

[Nach Mittheilungen der „Railway News".]

Gegen Schluss dieses Jahres ist der erste grosse Dampfer aus dem Mersey-Flusse durch den Manchester Canal in den Irwell-Fluss geführt und damit dieser Canal dem Verkehre übergeben worden. Die Schiffscanal-Gesellschaft beabsichtigt jedoch von einer feierlichen Eröffnung am 1. Jänner 1894 abzusehen und erst zu Ostern, nach Eintritt der besseren Jahreszeit und nach gänzlicher Vollendung aller Arbeiten am Canale denselben officiell zu eröffnen.

Das Project, den Mersey-Fluss und die an demselben gelegene Stadt Liverpool mit der grossen Manufactur-Metropole durch einen Wasserweg zu verbinden, ist nicht neu. Diese Bestrebungen reichen bis zum Jahre 1825 zurück, in welchem Jahre dem Parlamente ein bezügliches Ansuchen, jedoch ohne Erfolg, unterbreitet wurde. Im Jahre 1838, desgleichen im Jahre 1840 wiederholten sich diese Versuche. Die Anfänge des gegenwärtig seiner Vollendung entgegengehenden Unternehmens reichen bis zum Jahre 1877 zurück. Die Verhandlungen im englischen Unterhause über diese Canal-Vorlage begannen aber erst am 15. Juni 1885 und führten nach 30 Sitzungen des Hauses zu dem Beschlusse, dieses Unternehmen zu gestatten.

Die Kosten für die parlamentarische Behandlung des Projectes, welches von sechs Comités des Hauses in einer grossen Zahl von Sitzungen durchberathen und bezüglich dessen eine erhebliche Zahl von Gegnern und Förderern des Projectes einvernommen worden war, sollen nahezu 350.000 £ betragen haben.

Nach erfolgter Sanction des Projectes wendeten sich die Urheber desselben an den Geldmarkt, um die Mittel für dessen Realisirung zu erlangen.

Das Actiencapital wurde mit 8 Millionen Pfund Sterling, in Stücken zu 10 £ zum Pari-Curse zu begeben, festgesetzt und überdies die Ausgabe von 2,000.000 £ Obligationen in Aussicht genommen.

Der diese Ausschreibung begleitende Prospect erklärte den Zweck dieses Canals in folgender Weise:

Derselbe soll einen billigen Transitverkehr von Waaren und Mineralien aller Art zwischen englischen und fremden Häfen einerseits und den Manufactur-Städten und Kohlenfeldern von Lancashire, Yorkshire, Cheshire, Derbyshire und Staffordshire, sowie der angrenzenden Industriebezirke ermöglichen. Der Canal soll im Stande sein, Schiffe von grosser Ladungsfähigkeit (auch über 1000 Tonnen) zu befördern und wird ein Territorium von 7500 engl. Quadratmeilen mit einer Bevölkerung von über 7 Millionen bedienen, darunter dem Lancashire Baumwollen-Handel, dem Salzhandel von Cheshire, der Töpfer- und Eisenindustrie von Staffordshire, ferner einem grossen Theile des chemischen Handels von Lancashire zugute kommen.

Der Canal wird den directen Wasserverkehr vom Meere und der Stadt Liverpool nach Manchester, Warrington und Runcorn ohne Umladung der Schiffe und ohne weitere Zwischenmanipulationen ermöglichen und damit Frachtersparnisse erzielen, welche grösser als alle erreichbaren Reductionen in den Dockgebühren von Liverpool oder in den Eisenbahntarifen sind.

Der Prospect stellte in Aussicht, dass die Frachtersparniss für Baumwolle durch die Benützung des Canals 7 sh 6 d per Tonne, für Schafwolle 9 sh 6 d, für Zucker 12 sh 1 d per Tonne betragen wird.

Die Gesammtkosten des Baues wurden mit 9,032.972 £ präliminirt und der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass der Bau innerhalb von vier Jahren fertig gestellt sein könne.

Die jährliche Einnahme aus dem Canalverkehre wurde bei nur 3 Millionen Tonnen Beförderung mit 885.000 £ veranschlagt und die Betriebsausgaben mit 104.200 £ präliminirt.

Nach Abzug von 72.000 £ für die Interessen von 1,800.000 £ Obligationen sollte demnach ein Betrag von 709.000 £ verbleiben, welcher genügt, um dem Actiencapitale per 8 Millionen Pfund Sterling eine achtpercentige Dividende zu gewähren, wobei noch 69.000 £ für den Reservefond erübrigen.

Nach den Berechnungen der Directoren der Gesellschaft war begründete Aussicht vorhanden, dass sich der Verkehr nach Ablauf von sieben Jahren bis zu 9·6 Millionen Tonnen steigern und damit eine 18percentige Dividende ermöglicht würde.

Trotz dieser verlockenden Ankündigungen des Prospectes wollte sich der Geldmarkt für das neue Unternehmen nicht erwärmen und hatte dasselbe durch Jahre hindurch schwierige Perioden und Krisen durchzumachen, welche den Fortgang des Baues erheblich verzögerten. Erst durch die Intervention der Corporationen von Manchester, welche dem Unternehmen in den letzten Jahren 5 Millionen Pfund Sterling zuwendeten, gelang es, den Bau seiner Vollendung zuzuführen.

Das Gesellschaftscapital stellt sich derzeit, wie folgt:

Gesetzact		genehmigt	eingezahlt
		Pfund Sterling	
1885	Stammactien	4,000.000	4,000.000
	Vorzugsactien	4,000.000	4,000.000
1885/1886	Erste 4percentige Pfandbriefe	1,812.000	1,528.000
1890	Zweite 4percentige Pfandbriefe	600.000	230.400
1891	Neue 4½percentige Pfandbriefe	3,000.000	3,000.000
1893	Neue 4½percentige Pfandbriefe	2,000.000	2,000.000

In diesen Beträgen sind die 5 Millionen Darlehen von Manchester inbegriffen und stellen sich mithin die Kosten des Canals auf ca. 15 Millionen Pfund Sterling.

Der Bau des Schiffscanals wurde im Jänner 1886 begonnen.

Derselbe besitzt bei einer Sohlenbreite von 170′ engl. (51·8 m) eine Wassertiefe von durchaus 26′ (7·9 m) und ist im Ganzen 35·5 engl. Meilen = 57·1 km lang.

Der Canal beginnt bei Eastham, welches ca. 6 engl. Meilen flussaufwärts von Liverpool gelegen ist, an einer Stelle, wo der Mersey-Fluss sich beträchtlich ausweitet und eine Breite von ca. 2½ engl. Meilen besitzt.

Vorerst zieht der Canal entlang des breiten Wasserbeckens des Mersey-Flusses hin, durchquert mehrere kleine Zuflüsse desselben und übersetzt nächst Runcorn die erste Bahnlinie. Hinter Runcorn, woselbst der Mersey-Fluss bereits eine geringe Breite besitzt, entfernt sich der Canal von dem sich nun vielfach windenden Flusslaufe und gelangt nach Uebersetzung von zwei weiteren Eisenbahnen nach Latchford im Süden von Warrington; hinter Thelwall nähert sich der Canal wieder dem Mersey-Flusse, kreuzt eine Serpentine desselben und benützt von Hollingfare ab eine Strecke weit das Flussbett. Bei Irlam wendet sich der Canal nach Norden, während der Mersey-Fluss seine westöstliche Richtung beibehält, kreuzt somit denselben und gelangt in einem grossen Bogen über Barton nach Salford, dem westlichen Theile von Manchester; innerhalb dieser Stadt erfolgt die Einmündung des Canals in den Irwell-Fluss, welcher Manchester durchzieht.

Hinter Latchford wird die Bahn Warrington-Stockport vor Irlam die Glazebrook-Stockport-Bahn, hinter Irlam die Liverpool-Warrington-Manchester Bahn, bei Barton endlich der Bridgewater Canal, der bedeutendste unter den älteren Schiffahrtscanälen Englands theil übersetzt, theils unterfahren.

Die gekreuzten Bahnlinien mussten auf eine grosse Strecke weit verlegt und gehoben werden. Die Gesammtlänge der derartig verlegten Bahnstrecken beträgt 11¼ Meilen oder 18·1 km.

Ausser den Bahnen musste jedoch noch eine ziemliche Zahl von Strassen, sowie von Wasserläufen und kleineren Canälen theils corrigirt, theils übersetzt werden.

So ist bei Runcorn eine Strassenbrücke von 120′ Spannweite und 25′ Breite als Drehbrücke hergestellt worden; desgleichen sind bei der Dorfschaft Moore und bei Stag Lane ähnliche Strassenbrücken ausgeführt worden. Bei Acton Grange war ein neuer Eisenbahn-Viaduct von 300′ Länge für vier Geleise herzustellen, welcher schief über den Canal führt, wobei die Bahn 75′ über dem Canalspiegel liegt.

Auf diesem Viaducte werden die Geleise der London und Northwestern Bahn im Vereine mit jenen der Great Western Bahn über den Canal geführt. Der Ueberbau dieses viergeleisigen Viaductes ist in Stahl ausgeführt.

Die Bahngesellschaften widersetzten sich anfänglich diesen Bahnverlegungen, womit auch beträchtliche Nivellete-Hebungen verbunden waren. Erst nach langen Kämpfen gelang es der Canal-Gesellschaft, das Recht zu diesen Verlegungen zu erhalten, dagegen wurde die Entschädigungsfrage einem Schiedsrichter vorbehalten. Im August dieses Jahres entschied Lord Balfour als solcher, dass die Canal-Gesellschaft 100.000 £ Entschädigung zu zahlen habe, während die Bahn-Gesellschaften zwischen 500.000 bis 600.000 £ hiefür begehrt hatten.

Eine andere Drehbrücke wurde für die Ueberführung der Strasse nach Northwich hergestellt, weiters eine feste Brücke für die Strasse von Warrington nach Latchford, sowie eine Drehbrücke für die Knutsforder Strasse.

Bei Latchford wird die Northwestern Bahn mittels eines Viaductes für zwei Geleise mit einer Spannweite von 250′ über den Canal geführt. Die hydraulische Einrichtung der Drehbrücken wurde von der Firma Sir William Armstrong, Mitchell & Co. in Newcastle-on-Tyne geliefert. Bei Barton wird der Bridgewater-Canal unterfahren. Der hergestellte Aquäduct besteht aus zwei Qeffnungen von je 90′ Lichtweite; das Wasser des Bridgewater-Canals wird in einem langen eisernen Caisson gefasst, welcher auf dem Mittelpfeiler wie eine Drehbrücke bewegt werden kann. Wenn Schiffe den Manchester Canal passiren, deren Masten den Durchgang unterhalb des geschlossenen Aquäductes nicht gestatten, wird zuerst der Caisson an beiden Enden durch Hebelthore geschlossen, desgleichen auch die Enden des Bridgewater-Canals an den beiden Widerlagern des Aquäductes. Nachdem auf diese Weise das Wasser sowohl im festen als beweglichen Theile des Bridgewater Canals zurückgehalten worden ist, erfolgt die Drehung des Caissons auf dem Mittelpfeiler.

Bei Latchford, woselbst der Einfluss der Fluthbewegung im Mersey-Flusse endet, beginnen die Schleusen, deren Herstellung theilweise sehr schwierig war. Es wurden zwei Gruppen von Schleusen ausgeführt; in die grösseren Schleusen können Schiffe von 600′ (182·9 m) Länge eintreten; dieselben besitzen 65′ (19·8 m) Breite und haben drei Paar Thore.

Die kleineren Schleusen besitzen 350′ (106·7 m) Länge und 45′ (13·7 m) Breite für Schiffe kleinerer Gattung. Durch diese Anordnung ist der Wasserverbrauch je nach der Grösse der passirenden Schiffe regulirbar und können sechs verschiedene Schleusen-Längen nach Bedarf hergestellt werden.

Die erste, 21 engl. Meilen lange Canalhaltung beginnt in Eastham und reicht bis Latchford; die Eastham-Schleuse besitzt drei Kammern von 600′ auf 80′, 350′ auf 50′ und 150′ auf 30′; die Hebung in dieser Schleuse vom kleinsten Fluthstande zum Canalwasserspiegel beträgt 9′ 6″.

Die zweite, 7·5 Meilen lange Haltung beginnt in Latchford und reicht bis zur Irlam-Schleuse.

Die Latchford-Schleuse besitzt zwei Kammern von 600′ auf 65′ und von 350′ auf 45′; die später noch folgenden Schleusen haben dieselbe Eintheilung und Grösse.

Die Hebung des Canalspiegels bei der Latchford-Schleuse beträgt 16′ 6″.

Die dritte, 2 Meilen lange Canalhaltung beginnt an der Irlam-Schleuse und erfolgt daselbst eine Hebung des Wasserspiegels von 16′.

Die vierte, $3^1/_4$ Meilen lange Haltung beginnt an der Barton-Schleuse und beträgt daselbst die Hebung des Canalspiegels 15′.

Die fünfte und letzte, $1^3/_4$ Meilen lange Haltung, an welcher bereits die Docks liegen, beginnt an der Mode Wheel-Schleuse nächst Salford und reicht bis zum Canalende an der Wooden Street-Fussgängerbrücke in Manchester. Die Hebung des Canalspiegels an der Mode Wheel-Schleuse beträgt 13′.

Die totale Hebung von dem gewönlichen Wasserspiegel bei Eastham bis zu jenem an den Docks von Manchester beträgt sonach 60′ 6″ = 18·44 m.

Die Wasserfläche der Manchester und Salford Docks umfasst 114 Acres, d. i. 46·14 ha, die Länge der Quais daselbst beträgt $5^1/_4$ Meilen oder 8·45 km mit einer benützbaren Fläche von 152 Acres oder 61 ha.

In Warrington beträgt die Wasserfläche der Dockanlagen 23 Acres oder 9·3 ha und die Länge der Quais $1^1/_4$ Meilen, d. i. 2 km.

Die bei diesem Canalbaue zu bewältigenden Erdarbeiten waren sehr beträchtlich; die Erdbewegung stellte sich auf nahezu 46 Millionen Cubik-Yards oder rund 35 Millionen Cubikmeter.

Im Durchschnitte betrug die Erdbewegung per Monat $^3/_4$—$1^1/_4$ Millionen Cubik-Yards, d. i. zwischen 570.000 und 950.000 m³.

Der tiefste Einschnitt ist bei Runcorn, wo dessen Tiefe auf eine kurze Strecke 75′ = 22·9 m beträgt.

Der längste Einschnitt ist bei Latchford, innerhalb dessen auf ca. $1^1/_2$ engl. Meilen Länge die Einschnittstiefe im Durchschnitte 55′ = 16·8 m beträgt.

Die Neigung der Einschnittsböschungen wechselt je nach der Natur des Bodens von 1 : 1 bis 2 : 1; in Felseinschnitten wurden die Canalböschungen nahezu senkrecht gehalten.

Wie schon erwähnt, werden die meisten Bahnen schief gekreuzt und beträgt die lichte Oeffnung der hergestellten Bahnviaducte zwischen 177′ und 266′, um eine Breite des Wasserspiegels von 120′ = 36·57 m unterhalb der Brücken hindurch führen zu können.

Für die Bauwerke des Canals wurden nahezu 70 Millionen Ziegel gebraucht.

Während des Canalbaues waren bei 100 Excavatoren der verschiedensten Typen in Verwendung; den Transport der Erdmassen besorgten 173 Locomotiven und 6300 Waggons; hiebei wurden im Ganzen 223 Meilen Arbeitsbahnen theils entlang des Canals, theils in dessen Bette verlegt.

Für verschiedene Arbeiten waren 194 Dampfkrahne, 182 transportable und andere Dampfmaschinen und 209 Dampfpumpen in Verwendung.

Der durchschnittliche Kohlenverbrauch für diese Maschinen stellte sich im Monate auf ca. 10.000 t.

Der leitende Ingenieur für den Canalbau war Mr. E. Leader Williams; der Unternehmer für einen grossen Theil der Linie, innerhalb welcher die bedeutendsten Arbeiten zu leisten waren, war Mr. John Jackson.

Die erste Folge der Canaleröffnung dürfte wohl ein hartnäckiger Tarifkampf mit den Eisenbahnen sein.

Wenn auch die Aussichten auf einen regen Canalverkehr nach Anschauung der Förderer dieses Unternehmens sehr günstig sind und die Eingangs genannten Verkehrsziffern erreichbar erscheinen, so hat sich doch das Anlagecapital von den seinerzeit präliminirten 8 Millionen Pfund Sterling auf 15 Millionen erhöht und bleibt abzuwarten, ob in Folge dessen eine entsprechende Verzinsung desselben eintreten kann. Unzweifelhaft sind jedoch die Vortheile, welche dem allgemeinen Verkehre aus diesem Unternehmen erwachsen werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Dampftrambahn von Mährisch-Ostrau nach Witkowitz. (Detailprojecte für einzelne Theilstrecken: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 2. December die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, bezüglich der von Julius Modern, Inhaber eines Bank- und Commissionsgeschäftes in Wien, vorgelegten Projecte für einzelne Theilstrecken der zu erbauenden normalspurigen Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz, und zwar:

1. für die Geleiseanlage am Vorplatze der Station Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
2. für den Anschluss an den Frachtenbahnhof Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
3. für die Fortsetzung der Localbahn von dem früher in Aussicht genommenen Endpunkte beim Tiefbauschacht in Witkowitz bis zum Kirchenplatz in Witkowitz, und
4. für Schleppbahnen zu nachstehenden industriellen Etablissements in Mähr.-Ostrau und in Witkowitz:
   a) Schleppgeleise von km 1·1/2 der Hauptlinie zu der Dampfbäckerei von Till;
   b) Schleppgeleise von km 1·8/9 der Hauptlinie zu dem Bierdepot der Brünner Brauerei;
   c) Schleppbahn von km 2·1/2 der Hauptlinie zum städtischen Viehhof, mit Abzweigungen zu der Mälzerei von Strassmann und zu den Ziegeleien von Zuber, Jurecek und Chmel;
   d) Schleppgeleise von km 3·7/8 der Hauptlinie zu der Realität des Kaufmannes Haas, und
   e) Schleppbahn von km 0·0/1 des Flügels Station Mähr.-Ostrau Stadt am Theaterplatz—Ostrawitzabrücke zu der Bräuerei von Strassmann,

im Sinne der bestehenden Vorschriften die politische Begehung und Enteignungsverhandlung unter gleichzeitiger Erörterung der Trassen- und Stationsfragen einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung — bei welcher insbesondere bezüglich der in der Emilstrasse geplanten Niveaukreuzung zweier Geleisestränge der Schönbrunn—Witkowitzer Schleppbahn constatirt werden soll, welche besonderen Sicherheitsvorkehrungen hiebei mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse erforderlich sind — einen gutächtlichen Bericht zu erstatten.

[H.-M.-Z. 49.599.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Budweis — St. Valentin: Schleppbahn zum Bräuhause in Budweis: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für eine in km 117·1 der Linie Budweis—St. Valentin abzweigende Schleppbahn zum Bräuhause in Budweis für den 19. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut.

[G.-I.-Z. 24.278.]

— (Linie Amstetten—Pontafel: Verlegung der Desinfectionsanlage in der Station Knittelfeld: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung bezüglich der projectirten Verlegung der Desinfectionsanlage in der Station Knittelfeld für den 20. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Dr. Friedrich Tax betraut.

[G.-I.-Z. 23.570.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Drittes Geleise an der Elbe-Schleppbahn im Aussiger Hafen. Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung eines dritten Geleises an der Elbeschleppbahn im Aussiger Hafen für den 19. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Stattbaltereirath Alois Hoffmann betraut. [G.-I.-Z. 23.670.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Hochbauten in der Station M.-Ostrau.) Im Werkstättenrayon der Station Mähr.-Ostrau gelangen folgende Bauherstellungen zur Ausführung: a) eine Arbeiter-Caserne, b) ein Bahnerhaltungsmagazin, c) eine Schmiede, d) ein Nebengebäude, e) ein Flugdach für ein Bahnerhaltungsdepôt und eine Brückenwaage. [10. November, Z. 59.550.]

— (Linie Lundenburg—Zellerndorf: Personen-Halte- und Ladestelle „Wildendürnbach".) Auf Grnnd des Ergebnisses der am 30. October 1893 durchgeführten politischen Begehung wurde für die projectirte Errichtung einer Personen-Halte- und Ladestelle beim Wächterhause Nr. 78 F in km 121·0/121·3 der Strecke Zellerndorf—Laa—Neusiedl, mit der Bezeichnung „Wildendürnbach" der Bauconsens ertheilt. [24. November, Z. 61.738.]

— (Anbau einer Wartehalle an das Wächterhaus in der Haltestelle Bratelsbrunn.) An das bestehende Wächterhaus in der Haltestelle Bratelsbrunn im km 112·4 wird eine hölzerne, offene Warteballe angebaut. [11. November, Z. 54.169.]

— (Linie Brünn—Prerau: Personenbaltestelle „Hoschtitz".) Bei Wächterhaus Nr. 46 im km 52·589 der Strecke Wischau—Eywanowitz wird eine Personenhaltestelle Namens „Hoschtitz" errichtet. [15. November, Z. 59.166.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Stein-Depôtplatz in km 271·6/7.) In km 271·6/7 der Strecke Schönbrunn—Freiheitau wird für Zwecke des Steinbruchbesitzers Wilhelm Wittek ein Steindepôtplatz hergestellt. [9. November. Z. 54.168.]

— (Linie Nezamislitz—Sternberg: Vervollständigung der Schleppbahnanlagen zwischen der Station Bedihost und der dortigen Zuckerfabrik.) Das Project für die Vervollständigung der Anlagen der Schleppbahn zwischen der Station Bedihost der Strecke Nezamislitz—Prerau und der dortigen Zuckerfabrik des Vereines mähr. Zuckerfabriken wurde zur Ausführung genehmigt. [6. November, Z. 55.171.]

— (Linie Prerau—Olmütz: Kohlenrutschen-Ueberdachung in Olmütz.) In der Station Olmütz werden die der Firma „Vereinigte erste Olmützer Kalk- und Ziegelwerke M. Fischer in Olmütz" gehörigen zwei Kohlenrutschen-Abtheilungen überdeckt. [15. November, Z. 54.170.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Bauvergebung der Wohnhäuser-Colonie in Karwin.) Auf Grund der ausgeschriebenen Offertverhandlung wurde der Ban für die der Station Karwin gegenüber zu errichtenden Wohnhäuser-Colonie sammt Nebengebäuden an den Bauunternehmer Ludwig Kametz als Billigst-Offerenten vergeben.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen. (Auslegung des § 23 des Schlussprotokolls der Berner Conferenz vom 15. Mai 1886.) Nach eingehender Erwägung sind das österreichische und ungarische Handelsministerium übereingekommen, die in Angelegenheit der Auslegung des § 23 des Schlussprotokolls der Berner Conferenz vom 15. Mai 1886, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, vom schweizerischen Bundesrathe gestellten Anfragen dahin zu beantworten, dass 1. unter „Querschnittmasse" sowohl die Constructionsgrenze der Bestandtheile der Personen- und Güterwagen, als auch die Ladungsgrenze zu verstehen ist, und dass 2. das vom schweizerischen Bundesrathe herausgegebene Profilblatt für die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen eine Umgrenzungslinie für Güterwagen darstellt, bei deren Einhaltung durch die Constructionstheile und durch die Ladung der Uebergang fremder Güterwagen auf sämmtliche dem internationalen Verkehre zugänglichen normalspurigen Eisenbahnen der Monarchie zulässig erscheint. An diese Erklärung wurde jedoch der Vorbehalt geknüpft, dass die Beladung offener Wagen bis zu der normirten Umgrenzungslinie nur für Eine Wagenlänge zugestanden werden kann, weil das Ladeprofil von längeren, auf zwei oder mehreren Wagen ruhenden Gegenständen auf einzelnen Bahnlinien eine den baulichen Anlagen derselben entsprechende Reduction erfahren müsste. Auch gilt diese Erklärung nur vorbehaltlich der speciellen Vorschriften, die bei einzelnen Bahnen für die Verladung gewisser Gegenstände, welche während der Fahrt leicht verrückt werden können (wie z. B. Heu, Stroh, Baumrinde u. dgl.), bestehen. [H.-M.-Z. 61.407.]

Bukowinaer Localbahnen. (Linie Nowosielitza—Landesgrenze: Betriebsconsens-Ertheilnng.) Anf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung wurde für die Anschlussstrecke Nowosielitza—Russische Landesgrenze der Betriebsconsens ex commissione ertheilt, [18. December, Z. 66.737.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 wurden am 14. Juli zwei für die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmte Eilzugslocomotiven der Kategorie IIc, welche in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt gebaut wurden, der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. Dieselben besitzen die Inventarnummern 551 bezw. 552 nnd die Fabriksnummern 3674 bezw. 3675. Die Kessel dieser beiden Maschinen wurden der gesetzlichen Probe unterzogen und haben dieselbe anstandslos bestanden. Beide Maschinen sind gleichartig nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 14. August 1888 genehmigten Typenplänen gebaut. Dieselben besitzen vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Lanfachsen sind zwei vorhanden, welche in eigenem Drehgestelle vorne liegen. Die vierte Achse liegt unter der Feuerbüchse, die dritte und vierte Achse sind mit einander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale, aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames; die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist anssenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen den Federn der dritten und vierten Achse Längsbalanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und ist jede der Locomotiven noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann Nr. 9 U. E., einem gewöhnlichen Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Rose und Einsatzrohr, Vacuumbremse, dann Dampfheizung und einem Geschwindigkeitsmesser nach Haushälter. Die Spurweite ist normal. Das Totalgewicht jeder der Maschinen im ausgerüsteten Zustande beträgt 45·5 Tonnen, die concessionirte Dampfspannung 11 Atmosphären. Die mit diesen Maschinen am 14. Juli unternommenen Probefahrten fanden auf der 22·6 km langen Strecke von Neulengbach bis St. Pölten der k. k. österr. Staatsbahnen statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 108 bezw. 110 und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 75 km per Stunde erreicht. Da beide Maschinen selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang zeigten, so obwaltete in Anbetracht des allgemein günstigen Ergebnisses dieser technisch-polizeilichen Prüfung keinerlei Anstand, die beiden vorbeschriebenen Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den k. k. österr. Staatsbahnen zuzulassen. [Z. 64.419.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Genehmigung der Dienstvorschriften für den Betrieb der Schmalspurbahn Kapfenberg-Seebach-Au.) Die k. k. General-Inspection hat die Dienstvorschriften für den Betrieb der Schmalspurbahn Kapfenberg-Seebach-Au genehmigt. Die Vorschrift für den Verkehrs- und Signaldienst enthält unter Andern folgende von den Grundzügen der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen abweichende Bestimmungen: In der Regel wird ein Zug derart zusammengestellt, dass hinter der Locomotive, wenn dies nöthig ist, ein Sicherheitswagen eingereiht wird, nach welchem zuerst die Personenwagen, dann ein Conducteurwagen und endlich die Güterwagen folgen. In dem Conducteurwagen hat der Zugführer, auf dem letzten Bremswagen der Bremser Platz zu nehmen. In jedem Zuge muss mit Rücksicht auf die grösste Bahnneigung von 25‰ ein Viertel der Bruttolasst der Wagen auf bremsbaren Achsen ruhen. Beim regelmässigen Anhalten der Züge in Haltestellen auf offener Bahn entfällt die Zugsdeckung. Wenn ein Zug aus irgend einer Ursache anf der Strecke anhält, so ist ohne allen Verzug die Deckung desselben, uud zwar vor Allem nach rückwärts vorzunehmen. Ausnahmsweise kann jedoch die Deckung des Zuges nach jener Richtung entfallen, aus welcher weder ein Zug, noch eine Hilfsmaschine kommen kann. Dabei ist aber jederzeit darauf Bedacht zu

nehmen, dass möglicherweise zur Weiterbeförderung des hilfsbedürftigen Zuges auch die Locomotive eines anderen in Verkehr befindlichen Zuges zur Verwendung gelangen könnte. Zugskreuzungen können nur in den Stationen Kapfenberg, Thörl und Au-Seewiesen stattfinden. Die fahrordnungsmässigen Zugskreuzungen sind in der Regel auch in Verspätungsfällen einzuhalten. Sollte jedoch ein Zug in Folge eines aussergewöhnlichen Ereignisses, z. B. wegen Fehlerhaftwerden der Zugslocomotive, die bestimmte Kreuzungsstation nicht erreichen können, so hat der Zugsführer dieses Zug sich in die nächste mit Telephon-Apparat ausgerüstete Station zu begehen und von dort aus der Station Kapfenberg (Localbahn) telephonisch über das Ereiguiss Meldung zu erstatten, worauf der Zugsexpedient dieser Station die weiteren Verfügungen bezüglich der Zugskreuzungen zu treffen, bezw. eine Hilfsfahrt einzuleiten hat. Sollte die telephonische Verständigung nicht möglich sein, so ist die Station Kapfenberg L.B. durch einen Boten, welchem vom Zugführer eine schriftliche Meldung mitzugeben ist, über den Sachverhalt zu verständigen. Kann ein Zug, welcher die Hilfe verlangt hat, seine Fahrt vor dem Eintreffen der Hilfslocomotive wieder aufnehmen, so darf dies in der Richtung, aus welcher die Hilfslocomotive erwartet wird, nur unter Voraussendung eines Boten stattfinden, welchem der Zug in der stets einzuhaltenden Entfernung von 200 m vorsichtig zu folgen hat. Soll jedoch die Weiterfahrt in der Richtung geschehen, aus welcher weder die Hilfslocomotive, noch ein Gegenzug zu erwarten ist, so kann die Fahrt mit normaler Fahrgeschwindigkeit bewerkstelligt werden. In beiden Fällen hat jedoch der Zugführer von der nächsten mit Telephon ausgerüsteten Station die verlangte Hilfslocomotive abzusagen. [G.-I.-Z. 21.188.]

— (Localbahn Kapfenberg—Seebach—Au: Genehmigung der Typenpläne für einen Einschaltewagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom steiermärkischen Landesausschusse in Vorlage gebrachten Typenpläne für einen Einschaltewagen auf der Localbahn Kapfenberg—Seebach—Au, welcher Wagen die Verbindung zwischen den schmalspurigen Locomotiven der genannten Localbahn mit den normalspurigen Wagen der Südbahn-Gesellschaft in der Station Kapfenberg herstellen soll, genehmigt. [Z. 61.741.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Genehmigung einer Abänderung an Locomotivtypen.) Ueber ein Ansuchen der Buschtěhrader Eisenbahn hat das k. k. Handelsministerium genehmigt, dass die bei den gesellschaftlichen Lastzugslocomotiven Nr. 180 bis Nr. 218 zwischen der Trieb- und rückwärtigen Kuppelachse befindlichen Balanciers weggelassen und die bisher mit den Balanciers verbundenen Federgehänge direct in den Maschinenrahmen eingehängt werden dürfen. [Z. 53.606.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im October.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate October beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 8 Entgleisungen und 5 Zusammenstösse auf freier Bahn, 25 Entgleisungen und 15 Zusammenstösse in Stationen und 244 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 277 Personen verunglückt, sowie 48 Eisenbahn-Fahrzeuge erheblich und 144 unerheblich beschädigt worden. Von den beförderten Reisenden wurden 9 getödtet und 25 verletzt, und zwar entfallen: 3 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrh.) zu Köln, 2 Tödtungen auf den Verwaltungshezirk der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg, je 1 Tödtung auf die grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungshezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen zu Breslau, zu Elberfeld und zu Hannover, 15 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrh.) zu Köln, 5 Verletzungen auf den Verwaltungshezirk der königl. Eisenbahn-Direction (linksrh.) zu Köln, 1 Verletzung auf die grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, 2 Verletzungen auf die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und je 1 Verletzung auf die Verwaltungshezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen zu Elberfeld und zu Magdeburg. Von Bahnheamten und Arbeitern im Dienste wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 31 getödtet und 177 verletzt, von Postheamten 1 getödtet, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Bahnheamten und Arbeiter) 20 getödtet und 14 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 38 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34.681·01 km Betriebslänge und 1,062,464.713 geförderten Achskilometern) 285 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in dem Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.) zu Köln, auf der Main-Neckar-Eisenbahn und in dem Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privathabnen (bei zusammen 2529·34 km Betriebslänge und 35,861.534 geförderten Achskilometern) 12 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Lüheck-Büchener Eisenbahn, auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahu und auf der Marienburg-Mlawkaer Eisenhahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahnangelegenheiten.) In der Sitzung der II. Kammer des sächsischen Landtages vom 11. Decemher gelangte das kgl. Decret Nr. 17, den Bau mehrerer Nebenhahnen betreffend, zur allgemeinen Vorberathung. In diesem Decrete stellt die Staatsregierung den Antrag, die Ständeversammlung wolle:

1. zur Herstellung
   a) einer schmalspurigen Eisenbahn von der Station Kohlmüble nach Hohnstein,
   h) einer schmalspurigen Eisenbahu von Mulda nach Sayda,
   c) einer schmalspurigen Eisenbahn von Cranzahl nach Oberwiesentbal, und
   d) der in das sächsische Staatsgebiet fallenden Strecken einer normalspurigen Eisenbahn von Rippach Poserna nach Plagwitz einerseits und nach Markranstädt andererseits das Einverständniss erklären;
2. zur Ausführung der vorgenannten Bahnen und der dabei erforderlichen Anschlussgeleise das Expropriationsbefugniss der Staatsregierung ertheilen, bezw. dieselbe, was die unter d) genannten Eisenbahnstrecken und die dabei für erforderlich zu erachtenden Anschlussgeleise betrifft, zur Ertheilung des Expropriationsbefugnisses an den kgl. preussischen Staat ermächtigen;
3. zur Herstellung der unter a) bis c) genannten Bahnen die erforderlichen Summen, und zwar zu a) im Betrage von 1,048.000 Mk., zu h) im Betrage von 1,631.000 Mk., und zu c) im Betrage von 1,530.700 Mk. bewilligen.

In der hierüber stattgefundenen Debatte wurde von Seite der Staatsregierung unter Anderem darauf hingewiesen, dass im Königreiche Sachsen auf 100 km² Bodenfläche 17·2 km Bahn entfallen, während in Belgien auf 100 km² 17·5 km Bahn, also nur um 0·3 km mehr Bahn zu verzeichnen sind; es sei sonach Sachsen nächst Belgien noch immer der einzige Staat der Welt, welcher mehr als 17 km Bahn auf auf 100 km² Land besitze. Das sächsische Eisenbahnnetz sei von 524·66 km im Jahre 1862 auf 2540·42 km im Jahre 1891 gestiegen; das Anlagecapital, welches sich im Jahre 1862 auf 149,767.815 Mk. hezifferte, belief sich im Jahre 1891 auf 735,957.173 km; es habe sich also das Eisenbahnnetz von 1862 bis 1891 um rund 2016 km vergrössert und das Anlagecapital um 586,189.358 Mk. vermehrt. Das kgl. Decret wurde sodann der Finanzdeputation B zur Berichterstattung überwiesen.

— (Stationsnamen-Aenderungen.) Die an der Linie Flöba—Reitzenhain der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen gelegene Haltestelle Hetzdorf hat die Bezeichnung „Hetzdorf bei Oederau“, und die an der Linie Hetzdorf—Eppendorf gelegene Haltestelle Hammer-Leuhsdorf die Bezeichnung „Leuhsdorfer Hammer“ erhalten.

Italien. (Neue Eintbeilung des Civilingenieurcorps.) Mit 20. Novemher hat eine neue Eintheilung heim Civilingenieurcorps platzgegriffen und wurde dasselbe in nachstehende Inspections-Departements eingetheilt:

Departement Toscana, umfassend die Provinzen: Massa, Pisa, Livorno, Lucca, Florenz, Arezzo, Siena und Grosseto.

Departement Roma, umfassend die Provinzen: Pesaro, Ancona, Macerata, Perugia, Ascoli, Teramo, Chieti, Aquila, Rom.

Departement Napoli, umfassend die Provinzen: Campobasso, Caserta, Benevento, Napoli, Avellino und Salerno.

Departement Apulia und Basilicata, umfassend die Provinzen: Foggia, Bari, Lecce und Potenza.

Departement Calahria, umfassend die Provinzen: Cosenza, Catanzaro und Reggio.

Departement Sicilia, umfassend die Provinzen: Messina, Catania, Siracusa, Caltanisetta, Girgenti, Palermo Trapani und die benachbarten Inseln.
Departement Sardegna, umfassend die Provinzen: Cagliari, Sassari und die benachbarten Inseln.
Departement Mediterraneo. Küstenland von der französischen Grenze bis Reggio-Calabria und die benachbarten Inseln.
Departement Adriatico. Küstenland von der österreichischen Grenze bis nach Reggio-Calabria und die benachbarten Inseln.

— (Rollendes Materiale der Adriatischen Eisenbahn). Am 30. September war der Stand des rollenden Materials des adriatischen Netzes folgender:

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Summa
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	48	—	48
Mit vier gekuppelten Rädern	418	—	418
Mit sechs gekuppelten Rädern	425	—	425
Mit acht gekuppelten Rädern	111	—	111
Tender-Locomotiven:			
Mit vier gekuppelten Rädern	4	—	4
Mit sechs gekuppelten Rädern	79	—	79
Verschiebemaschinen	18	—	18
Dampfwagen (Belpaire)	2	—	2
zusammen	1.105	—	1.105
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Salon- und Breakwagen	60	—	60
Wagen I. Classe	340	—	340
Wagen II. Classe	503	—	503
Gemischte I. und II. Classe	512	—	512
Wagen III. Classe	1.453	—	1.453
Gemischte II. und III. Cl.	7	—	7
Wagen IV. Classe	10	—	10
Zellenwagen	6	—	6
Postwagen	73	—	73
(für den Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	2	—	2
Wagen II. Classe	2	—	2
Gemischte I. und II. Classe	25	—	25
Wagen III. Classe	168	—	168
Gemischte I., II. und III. Classe	1	—	1
Wagen III. Classe mit Gepäcksabtheilung	6	—	6
zusammen	3.168	—	3.168
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	611	—	611
Mit Postabtheilung	54	—	54
zusammen	665	—	665
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	93	—	93
Wagen für Kleinvieh	120	—	120
Gedeckte für Frachten und Vieh	11.522	—	11.522
Offene, hochbordige	4.208	—	4.208
„ niederbordige	2.700	—	2.700
Zerlegbare Wagen	875	—	875
Bordlose Wagen	139	—	139
Cisternenwagen für Wasser, Wein und Petroleum	261	—	261
Schotterwagen	506	—	506
Schneepflüge	27	—	27
Tunnelwagen	4	—	4
Krahnwagen	43	—	43
Diverse Frachtwagen	35	—	35
Rettungswagen	42	—	42
zusammen	20.575	—	20.575

— (Rollendes Materiale der Mittelmeerbahn.) Am 1. October war der Stand des rollenden Materiales der Mittelmeerbahn, wie folgt:

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	52	—	52
Mit vier gekuppelten Rädern	504	—	504
Mit sechs gekuppelten Rädern	472	11	483
Mit acht gekuppelten Rädern	178	—	178
Tender-Locomotiven:			
Mit 4 gekuppelten Rädern	62	—	62
Mit 6 gekuppelten Rädern	16	—	16
Verschiebemaschinen	13	—	13
zusammen	1.297	11	1.308
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Salonwagen und Breaks	56	—	56
Wagen I. Classe	492	—	492
Wagen II. Classe	736	—	736
Gemischte I. und II. Classe	450	—	450
Gemischte II. Classe mit Postabtheilung	50	—	50
Wagen III. Classe	50	—	50
Gemischte II. und III. Classe	1.641	10	1.651
Wagen IV. Classe	11	—	11
Postpacketwagen	60	—	60
(für den Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	29	—	29
Wagen II. Classe	49	—	49
Gemischte I. und II. Classe	49	—	49
Wagen III. Classe	130	—	130
Gemischte Wagen III. Classe mit Gepäcksabtheilung	23	—	23
Gemischte I., II. und III. Classe	1	—	1
zusammen	3.827	10	3.837
III. Gepäckswagen	937	5	942
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	85	—	85
Für Kleinvieh	60	—	60
Gedeckte für Frachten	3.100	30	3.130
„ „ Frachten und Vieh	9.335	—	9.335
Offene, hochbordige	5.668	59	5.727
„ niederbordige	2.557	—	2.557
Zerlegbare	694	—	694
Bordlose	27	—	27
Cisternenwagen für Wasser, Wein und Petroleum	181	—	181
Für Säuren	10	—	10
Schotterwagen	401	—	401
Gasreservoirs	12	—	12
Schneepflüge	55	—	55
Tunnelwagen	2	—	2
Rettungswagen	44	—	44
Diverse	53	—	53
zusammen	22.284	89	22.373

Schweiz. (Project einer Eisenbahn von Wimmis nach Fruttigen.) Der schweizerische Bundesrath empfiehlt der Bundesversammlung in der Botschaft vom 14. November, einer zu bildenden Actien-Gesellschaft mit dem Sitze in Bern die Concession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Wimmis nach Fruttigen auf die Dauer von 80 Jahren zu ertheilen. Die Länge der Bahn beträgt total 14.000 m, die Betriebslänge 13.565 m, die Spurweite 1 m, die Maximalsteigung 25 ‰, die Höhendifferenz vom Anfangs- und Endpunkte 160·5 m und der Minimalradius 250 m. Die Constructionstypen für Unter-, Ober- und Hochbau sollen denjenigen der projectirten Schmalspurbahn Vivis-Thun entsprechen; für den Betrieb sind vorläufig Adhäsionslocomotiven (System Mallet) vorgesehen, doch behält sich der Concessionswerber vor, eventuell elektrischen Betrieb einzuführen. Die Gesammtkosten sind mit 1,800.000 Frcs. oder mit circa 128.500 Frcs. per Kilometer Bahnlänge präliminirt. Im Falle der Betrieb der Linie Wimmis—Fruttigen der Vivis-Thun-Bahn übertragen werden könnte, würden sich die Anlagekosten auf circa 1,600.000 Frcs. reduciren. Die Rentabilitätsberechnung veranschlagt die Betriebseinnahmen auf 174.000 Frcs., die Betriebsausgaben auf 77.000 Frcs., und zieht von dem Betriebsüberschuss per 97.000 Frcs. für Dotirung der Specialfonds einen Betrag von 16.000 Frcs. ab, so dass ein Reingewinn von 81.000 Frcs. verbleiben würde, der eine Verzinsung des Anlagecapitales zu 4½ % ermöglichte. Die vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft sind binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum der Concession an gerechnet, dem Bundesrathe einzureichen; innerhalb 6 Monaten nach erfolgter Genehmigung der Pläne ist mit den Erdarbeiten zu beginnen und nach weiteren 2 Jahren ist die ganze Linie zu vollenden und dem

Betriebe zu übergeben. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens ciermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkte der Bahn zum andern und unter Aufenthalt bei allen Stationen erfolgen. Zur Personenbeförderung sind Wagen nach amerikanischem System mit 2 Classen aufzustellen und in der Regel allen Personenzügen Wagen beider Classen beizugeben. Der Rückkauf der Bahn durch den Bund, oder wenn derselbe von dem Rückkaufrechte keinen Gebrauch machen sollte, durch den Canton Bern, kann frühestens mit 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen.

— (Uebernahme des Betriebes der Schmalspurbahn Yverdon-St. Croix durch die Jura-Simplon-Bahn.) Mit der an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 24. November empfiehlt der Bundesrath, dem untern 12. October abgeschlossenen Vertrage, betreffend die Uebernahme des Betriebes der schmalspurigen Eisenbahn von Yverdon nach St. Croix durch die Verwaltung der Jura-Simplon-Bahn, unter der Bedingung die Genehmigung zu ertheilen, dass für die Erfüllung der von der Betriebs-Gesellschaft übernommenen gesetzlichen und concessionsmässigen Pflichten auch die Gesellschaft der Eisenbahn von Yverdon nach St. Croix haftet. Der Vertrag ist bis Ende 1896 abgeschlossen und erneuert sich von da ab in Perioden von je 3 Jahren, soferne er nicht wenigstens 1 Jahr vor Ablauf der Giltigkeitsdauer gekündet wird.

— (Uebernahme des Betriebes der Strecke Därligen—Interlaken Bahnhof der Bödelibahn durch die Thunerseebahn-Gesellschaft.) Der Verwaltungsrath der Thunerseebahn-Gesellschaft hat mit der Bödelibahn-Gesellschaft unter dem 24. April einen Vertrag, betreffend die Verpachtung der Station Därligen und der Bahnstrecke Därligen—Interlaken Bahnhof an die Thunerseebahn-Gesellschaft nebst Mitbenützung des Bahnhofes Interlaken und Zubehör, abgeschlossen. Nach diesem Vertrage übernimmt letztere Bahn-Gesellschaft auf eigene Kosten die Aenderung und Erweiterung der Stationen Därligen und Interlaken, ferner den gesammten Betriebsdienst der Station Därligen und der Bahnstrecke Därligen—Interlaken, umfassend den innern und äussern Stationsdienst in Därligen, den Zugs- und Fahrdienst zwischen den Stationen Därligen und Interlaken, die Bahnerhaltung und die Bahnaufsicht bis zur Einfahrtsweiche des Bahnhofes Interlaken, ferner die Ausführung der Verstärkungsarbeiten der Bahnlinie zwischen Därligen und Interlaken, wofür das Oberbaumateriale von der Bödelibahn geliefert werden muss. Der letzteren Bahn obliegt der Unterhalt der Hochbauten und der ausserordentliche Unterhalt des Unterbaues der fraglichen Bahnstrecke. Die auf Kosten der Thunerseebahn auf dem Gebiete der Bödelibahn hergestellten Anlagen und Einrichtungen gehen in das Eigenthum der Bödelibahn über. Der Thunerseebahn obliegt die Versicherung des Bahn-, Fahr- und Zugdienstpersonales, sowie des zwischen Därligen und Interlaken circulirenden Rollmateriales, während die Bödelibahn für die Versicherung der Reisenden auf dieser Strecke aufzukommen hat; die Haftpflicht fällt der Bödelibahn zu, welche sich aber das Regressrecht auf die Thunerseebahn für allen durch dieselbe oder ihr Personal verursachten Schaden vorbehalten hat. Der Schweizerische Bundesrath beantragt in einer Botschaft vom 24. November, diesem Vertrage unter der Bedingung die Genehmigung zu ertheilen, dass für die Erfüllung der von der Betriebs-Gesellschaft übernommenen gesetzlichen und concessionsmässigen Pflichten auch die Gesellschaft der Bödelibahn haftet, und dass bei Aufstellung der Rechnungen und der Statistik der beiden contrahirenden Gesellschaften neben den gesetzlichen Vorschriften die speciellen Verfügungen des Bundesrathes zu befolgen sind.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2234 Tonnen Gehalt ist am 3. October mit 116 Passagieren und 690 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz, von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 1 Collo Mützen, 8 Colli Manufacturwaaren, 37 Colli Colli Esswaaren, 10 Colli Steingut, 50 Colli Spiritus, 166 Colli Zucker; nach Bagdad 7 Colli Mützen, 6 Colli Manufacturwaaren; nach Bassorah 1 Collo Mützen, 7 Colli Manufacturwaaren 12 Colli Glaswaaren, 60 Colli Papier; nach Suez 2 Colli Manufacturwaaren, 57 Colli Esswaaren, 31 Colli Zucker; nach Aden 15 Colli Kurzwaaren, 100 Colli Mehl, 38 Colli Garne, 22 Colli Antiputrin, 36 Colli Esswaaren, 5 Colli Glasperlen; nach Zanzibar 115 Colli Mehl, 40 Colli Olivenöl, 16 Colli Esswaaren, 1 Collo Baumwollwaaren; nach Hodeidah 51 Colli Zündhölzchen; nach Mombassa 15 Colli Kurzwaaren; nach Bombay 24 Colli Mützen, 48 Colli Knöpfe, 872 Colli Papier, 10 Colli Spielkarten, 98 Colli Kurzwaaren, 126 Colli Baumwollwaaren, 986 Colli Farben, 25 Colli Garne, 9 Colli musikalische Instrumente, 21 Colli Spielwaaren, 29 Colli Lampen, 213 Colli Manufacturwaaren, 175 Colli Metallwaaren, 55 Colli Holzwaaren, 294 Colli Glasperlen, 32 Colli chemische Producte, 25 Colli Quecksilber, 5 Colli Schuhwaaren, 217 Colli Seife, 77 Colli Glaswaaren; nach Kurrachee 23 Colli Papier, 3 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Manufacturwaaren, 67 Colli Holzwaaren, 6 Colli Metallwaaren, 8 Colli Knöpfe; nach Mangalore 56 Colli Kurzwaaren; nach Colombo 4 Colli Manufacturwaaren, 24 Colli Olivenöl, 5 Colli Baumwollwaaren; nach Rangoon 14 Colli Papier, 13 Colli Baumwollwaaren, 49 Colli Metallwaaren; nach Madras 7 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Metallwaaren, 9 Colli Holzwaaren, 9 Colli Glasperlen; nach Calcutta 32 Colli Knöpfe, 186 Colli Papier, 25 Colli Kurzwaaren, 97 Colli Baumwollwaaren, 30 Colli Garne, 1 Collo musikalische Instrumente, 80 Colli Manufacturwaaren, 44 Colli Metallwaaren, 33 Colli Holzwaaren, 129 Colli Glasperlen, 35 Colli Glaswaaren; nach Penang 5 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 25 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Farben, 5 Colli Metallwaaren, 36 Colli Glasperlen; nach Batavia 5 Colli Manufacturwaaren, 91 Colli Garne; nach Soerabaya 8 Colli Papier, 54 Colli Mehl, 2 Colli Metallwaaren, 15 Colli Glasperlen; nach Samarang 11 Colli Papier, 10 Colli Glasperlen; nach Macassar 1 Collo Manufacturwaaren; nach Hongkong 6 Colli Manufacturwaaren; nach Manilla 6 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Schuhwaaren; nach Yokohama 32 Colli Insectenpulver. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 615.576 fl. ö. W.

— (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2342 Tonnen Gehalt ist am 17. October nach 17tägiger Fahrt mit 17 Passagieren und 2098 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest angelangt. Derselbe brachte aus Bombay 4365 kg Gedärme, 24.868 kg Häute, 2639 kg Kaffee, 9642 kg Cocosnüsse, 855.440 kg Baumwolle (hievon 356.310 kg für Venedig), 50.750 kg Leinsamen, 80.185 kg Rübsamen, 610.522 kg Mirabolamen, 2537 kg Senfsamen, 50.750 kg Ricinussamen; aus Calcutta 50.750 kg Ricinussamen für Venedig, 45.289 kg Jute für Venedig, 38.012 kg Häute (hievon 2690 kg für Salonich und 35.322 für Venedig), 19.600 kg Leinwand für Salonich; aus Aden 12.433 kg Perlmutter, 508 kg Wachs, 305 kg Gummi, 2182 kg Kaffee, 872 kg Häute; aus Suez 17.182 kg Gummi; aus Port Said 74.457 kg Kaffee, 142.250 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,213.936 fl. ö. W.

Preussen. (Schiffahrtsperre.) Nach einer Kundmachung des Regierungspräsidenten in Potsdam vom 6. November werden für die Schiffahrt und Flösserei gesperrt: die Hohensaaten-Spandauer Wasserstrasse einschliesslich der Hohensaatener Schleusen, der Werbellincanal und der Vosscanal (Section II) in der Zeit vom 14. December 1893 bis einschliesslich den 14. März 1894; der Oder-Spree-Canal für die Zeit vom 1. Jänner bis 15. Februar 1894; die Schleuse bei Neue Mühle (Dahme) vom 1. Februar bis 15. März 1894; die Zehdeniker Schleuse vom 15. December 1893 bis 15. März 1894. — Beladene Fahrzeuge dürfen nicht überwintern: zwischen den Pinnower und Oranienburger Schleusen, zwischen den Malzer und Zerpener Schleusen, zwischen den Grafenbrücker und Schöpfurter Schleusen, zwischen den Eberswalder und Stecher Schleusen, endlich im Vosscanale von seiner Mündung aufwärts bis zur Bischofswerdaschleuse.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 5. December bei der Firma: „K. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn in Liquidation" Seine Durchlaucht Kalixt Fürst Poninski in Wien, Sigmund Ritter von Bauer, Banquier und Börsenrath in Wien, Friedrich Ritter von Loessl, Ingenieur und Realitätenbesitzer in Aussee, und Donat Zifferer, Architekt und Baumeister in Wien, als Liquidatoren eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Adressenverzeichniss der Wagen-Verwaltungen.) Die geschäftsführende Verwaltung hat dieses Verzeichniss — unter Aufhebung des im August 1890 erschienenen Adressenverzeichnisses nebst Nachträgen — neu herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Engelhof für den Gesammtverkehr.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Station Engelhof der schmalspurigen Linie Lambach—Gmunden Seebahnhof wird am 1. Jänner 1894 auch für den allgemeinen Eil- und Frachtgutverkehr, somit für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Bis zur Einbeziehung dieser Station in den Kilometerzeiger werden der Frachtberechnung für die Strecken

Engelhof—Oberweis 4 Kilometer

Engelhof—Gmunden Seebahnhof 2 Kilometer

zu Grunde gelegt. Ebenso werden im Verkehre mit den übrigen Stationen des Abschnittes A des Local-Gütertarifes, Theil II, Heft 1, giltig vom 15. Jänner 1893, die Entfernungen für diese Station in der Weise ermittelt, dass an die Kilometer für die Station Oberweis 4 Kilometer anzustossen sind. Für die Frachtberechnung ist der Local-Gütertarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 15. Jänner 1893, sammt Nachträgen massgebend.

Wien, am 16. December 1893. [1059]

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.

Tarif Theil IV, Heft 2, Abth. B (Ausnahmetarif für Rinden).

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 gelangt Theil IV, Heft 2, Abtheilung B (Ausnahmetarif für Rinden europäischer Holzarten) zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen u. s. w. einerseits und Stationen süddeutscher Eisenbahnen anderseits zur Einführung.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1887 nebst Nachträgen aufgehoben.

Insoweit Erhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Februar 1894.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen um den Preis von 0·20 Mark = 10 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 13. December 1893. [1060]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güter-Verkehr.

Einführung eines Gütertarifes, gemeinschaftliches Heft II/B.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1894 gelangt der Gütertarif Theil II, gemeinschaftliches Tarifheft B zur Einführung.

Derselbe enthält „Besondere Bestimmungen nebst Kilometerzeiger" für den Güterverkehr zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der Bacs-Bodrogher Localbahn, sowie der Localbahnen Kun-Szt. Marton-Szentes, Nagy-Kikinda-Nagy-Becskerek, Puszta-Tenyö-Kun - Szt. Marton, Vinkovci-Gunja-Brcka und Budapest-Lajosmizse, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der k. k. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn einerseits und Stationen Süddeutscher Eisenbahnen andererseits.

Durch das Tarifheft II/B wird rücksichtlich des vorgenannten Güterverkehres der Theil II (Allgemeines Heft) vom 1. August 1888 nebst Nachtrag aufgehoben.

Auf Seite 2 des neuen Tarifes von welchem Exemplare bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 15 kr. für das Stück bezogen werden können, ist im Abschnitte „Geltungsbereich" der Punkt a folgendermassen zu ergänzen:

„Theil II, Heft 1, 2, 3, 6 und 7 vom 1. April 1885; Heft 4 und 5 vom 15. Februar 1887."

Wien, am 13. December 1893. [1061]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband-Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güter-Verkehr.

Neuer Ausnahmetarif für Obst-Transporte aus Ungarn.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 gelangt ein neuer Ausnahmetarif (Theil VI, Heft 2) für die Beförderung von Obst (frischem und getrockneten) zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der k. k. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn einerseits und Stationen Süddeutscher Eisenbahnen andererseits zur Einführung.

Hiedurch wird Theil VI, Heft 2 vom 10. October 1891, aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen eintreten und Frachtsätze ohne Ersatz zur Aufhebung gelangen, bleiben die seitherigen Frachtsätze, noch bis zum 15. Februar 1894 in Geltung.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen um den Preis von 25 kr. ö. W. per Stück erhältlich.

Wien, am 13. December 1893. [1062]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.

Einführung eines Gütertarifes, gemeinschaftliches Heft II/A.

Mit Bezug auf die Publication in Nr. 140 vom 7. December 1893, Seite 2259, dieses Blattes wird verlautbart, dass der auf Seite 2 des gemeinschaftlichen Heftes II/A, unter Geltungsbereich, Pos. b), angegebene Tarif, Theil III, Heft 1, am 1. Jänner 1894 nicht zur Einführung gelangt, sondern, dass der gegenwärtige Theil III, Heft 1, vom 1. October 1889, sammt Nachträgen bis auf Weiteres noch in Wirksamkeit bleibt. Das citirte gemeinschaftliche Heft erhält demnach für letzteren Tarif

ab 1. Jänner 1894 mit der Massgabe Geltung, dass in den Frachtsätzen desselben die Gebühren für die bahnseitigen Arbeitsleistungen bei Vorführung der Güter auf den Bahnhöfen zum Zwecke der zollamtlichen Untersuchung (Zollrevision) und Zollabfertigung bereits eingerechnet sind und daher nicht besonders zur Erhebung gelangen (vergl. auch die Anmerkung am Fusse der 6. Seite des Eingangs citirten gemeinschaftlichen Heftes).

Weiters wird verlautbart, dass die in diesem Hefte auf Seite 6 unter II (2) enthaltene Bestimmung hinsichtlich des Auf- und Abladens der zu den Frachtsätzen der Wagenladungs-Classen C 1 und C 2 zu befördernden Güter in Oesterreich-Ungarn nicht in Kraft tritt und daher zu streichen ist.

Wien, am 13. December 1893. [1063]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Aenderungen im Theil V, Heft Nr. 3, vom 1. Mai 1892.

Die im Theil V, Heft Nr. 3, vom 1. Mai 1892 enthaltene Station Raddnitz der Böhm. Westbahn führt seit 1. October 1893 den Namen „Stupno-Břas".

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 wird die am 1. December 1893 neueröffnete Station Radnitz mit den für Stupno-Břas (vormalige Station Radnitz) bestehenden Frachtsätzen und Entfernungen in den vorerwähnten Tarif einbezogen.

Wien, am 14. December 1893. [1064]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Bayerischer Verband.

Einführung des Tarifnachtrages XVI.

Mit 1. Jänner 1894 gelangt der Nachtrag XVI zu dem vom 1. Juni 1883 giltigen Gütertarife für den obbezeichneten Verband zur Ausgabe.

Nachtrag XVI enthält ausser diversen Ergänzungen und Berichtigungen neue Ausnahmetarife für Torfstreu und Torfmull und für Futtermittel.

Wien, den 14. December 1893. [1065]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Oesterreich-Ungarn.)

Gemeinschaftlicher Nachtrag zum Gütertarife, Theil II, Heft Nr. 1—6.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1894 gelangt ein gemeinschaftlicher Nachtrag zum Gütertarife Theil II, Heft Nr. 1—6, zur Einführung, und zwar, giltig als Nachtrag

X	zum	Theil	II,	Heft	Nr. 1,	vom	1. April 1885
X	„	„	II,	„	„ 2,	„	1. April 1885
X	„	„	II,	„	„ 3,	„	1. April 1885
VII	„	„	II,	„	„ 4,	„	15. Februar 1887
VII	„	„	II,	„	„ 5,	„	15. Februar 1887
X	„	„	II,	„	„ 6,	„	1. April 1885

Der gemeinschaftliche Nachtrag enthält directe Frachtsätze für den Classengutverkehr mit Innsbruck, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie mit Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, westlich von Villach.

Hiedurch werden die Frachtsätze für die Station Innsbruck im Theil II, Heft 1—6, ausser Kraft gesetzt. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 15. Februar 1894 in Kraft.

Exemplare des hiedurch publicirten Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 15. December 1893. [1066]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Zu den Tarifen Theil III, Heft 1 und 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1893 tritt am 1. Jänner 1894 je ein Nachtrag I in Wirksamkeit, welcher Abänderungen der Tarifbestimmungen, Abänderung in Folge Eröffnung der Station Gordola-Val Verzasca, abgeänderte Frachtsätze, Berichtigungen u. s. w. enthält.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von je 10 Hellern = 5 kr. ö. W. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. December 1893. [1067]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Kohlenverkehr mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages III.

Am 1. Jänner 1894 gelangt Nachtrag III zum Tarife vom 1. August 1892 für den directen Kohlenverkehr mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der Hauptbahn, Einbeziehung der Stationen der Localbahnen Strakonitz-Winterberg, Wodňan-Prachatitz und Wels—Unter-Rohr, sowie Frachtsätze der neu eröffneten Station Radnitz der Böhm. Westbahn, ferner Berichtigungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 10 kr. per Exemplar zu beziehen.

Wien, am 12. December 1893. [1068]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines neuen temporären Anhanges zum Tarife, Theil II, für den Eil- und Frachtgüter-Transport etc. des Hauptbahnnetzes der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit 1. Jänner 1894 tritt ein neuer temporärer Anhang zu dem, ab 1. Jänner 1893 giltigen Tarife, Theil II, für den Eil- und Frachtgüter-Transport etc. auf dem

Hauptbahnnetze der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, giltig bis auf Widerruf, enthaltend ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in verschiedenen Relationen, in Kraft.

Durch denselben wird gleichzeitig der temporäre Anhang vom 1. Jänner 1893 zu dem gleichnamigen, vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarife ausser Wirksamkeit gesetzt. Insoweit jedoch in einzelnen Relationen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bezüglichen bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Februar 1894 in Geltung.

Exemplare desselben können zum Preise von 10 kr. pro Stück bei der Direction und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 13. December 1893. [1069]

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Neuer Anhang zum Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres tritt ein neuer Anhang zum Tarife für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren im Verkehre zwischen Wien (Nord- oder Staatsbahnhof) sowie den jenseits der Wiener Verbindungsbahn gelegenen Wiener Bahnhöfen, dem Lagerhause der Stadt Wien und Wien (Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina) andererseits, enthaltend:

1. Ermässigte Frachtsätze für Güter Classe I und II bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für 5000 kg, bezw. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen als Frachtgut, und
2. Ermässigte Frachtsätze für Fensterglas (ungeschliffene Glastafeln) verpackt, aus Pos. G 14 der Güter-Classification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893 bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen als Frachtgut

in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Anhanges sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 3 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 18. December 1893. [1070]

K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Anhanges zum Localtarife (Theil II).

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf gelangt ein Anhang zu dem Localtarife der Graz-Köflacher Eisenbahn (Theil II) enthaltend „Ermässigte Kartirungssätze für einzelne Artikel in bestimmten Relationen“ zur Ausgabe.

Exemplare dieses Anhanges sind zum Preise von 10 kr. in der Station Graz S.B. und bei der Verkaufsstelle in Wien (Südbahnhof) Casse V erhältlich oder können im Wege der übrigen Stationen bezogen werden.

Wien, am 15. December 1893. [1071]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Hinausgabe von Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Mit 1. Jänner 1894 gelangen auf Grund der Localtarife ausgearbeitete Stationstarife für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn für die Stationen Barcs, Bozen-Gries, Budapest, Cormons, Csáktornya, Divacca, Ebenfurth, Grammat-Neusiedl, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Kufstein, Laibach, Leoben, Leobersdorf, Sopron, Spielfeld, Székesfehérvár, Sziszek, Szombathely, Uj-Szöny, Villach, Wien, Wr.-Neustadt, Wörgl, Zágráb, Zákány, Zala-St. Ivan, Zaprešić, sowie für Peri transit zur Hinausgabe.

Exemplare dieser Stationstarife sind bei der gesellschaftlichen Betriebs-Direction in Budapest, sowie durch die Stationen (in Wien Südbahnhof bei der Casse Nr. 5 für Rundreise-Billets) zum Preise von 4 Kronen pro Exemplar zu beziehen.

Wien, am 12. December 1893. [1072]

Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Verband-Tarife.

Mit 1. Jänner 1894 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1892 giltigen Tarife für den Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderung der Ergänzungen und Abänderungen der Bestimmungen des Tarif-Theiles I.
II. Ergänzung des Verzeichnisses der in die Ausnahme-Tarife eingereihten Artikel.
III. Neue Frachtsätze für die in die Classen-Tarife neu aufgenommenen Stationen Kreibitz-Teichstatt und Častolowitz.
IV. Einführung von Frachtsätzen für neu aufgenommene Stationen rücksichtlich der Ausnahme-Tarife VIII, XIII, XV, XXI und XXII.
V. Geänderte Frachtsätze des Ausnahme-Tarifes XX und neue Frachtsätze für die Station Rossitz.
VI. Einführung von Frachtsätzen für verschiedene Artikel in den Ausnahme-Tarif XXIV.
VII. Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahme-Tarifes XXIV.
VIII. Aenderung von Stationsnamen.
IX. Berichtigung von Frachtsätzen.
X. Ergänzung des Verzeichnisses der Verbandstationen und Kilometerzeiger.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und im Wege der Verbandsstationen zum Preise von 20 kr. ö. W. pro Stück käuflich zu beziehen.

Wien, am 15. December 1893. [1073]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kremsthalbahn.

Nachtrag I zum Local-Gütertarife.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1894 tritt ein Nachtrag I zum Theil II: „Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Fracht-

gütern auf der Kremsthalbahn, giltig vom 1. November 1893", in Kraft.

Derselbe enthält theilweise Aenderungen bestehender Tarife, diesbezügliche Regulirung einzelner Frachtsätze, Berichtigung der Güterclassification, sowie des alphabetischen Verzeichnisses, schliesslich Ergänzung von Gebührenberechnungs-Tabellen.

Linz, am 14. December 1893. [1074]

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Wiedereinführung der normalen Ladefristen.

Die mit Kundmachung vom 28. September 1893 bekanntgegebene, seit 1. October 1893 bestehende Herabsetzung der tarifmässigen Auf- und Abladefristen für Güter in ganzen Wagenladungen von 12 auf 8 Tagesstunden, wird mit 24. December 1893 wieder aufgehoben und es haben von diesem Tage an die tarifmässigen Auf- und Abladefristen für Güter in ganzen Wagenladungen von 12 Tagesstunden wieder volle Giltigkeit.

Wien, am 15. December 1893. [1075]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung des neuen Anhanges zum Localgütertarife vom 15. August 1889.

Mit 1. Jänner 1894 tritt ein neuer Anhang zum Localgütertarif vom 15. August 1889, enthaltend ermässigte Kartirungssätze für specielle Artikel in einzelnen Relationen, in Wirksamkeit, wodurch der gleichnamige Anhang vom 1. Jänner 1893 ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare dieses Anhanges können bei der Direction der k. k. priv. Böhm. Nordbahn, bezw. durch die gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 10 kr. pro Stück bezogen werden.

Prag, 15. December 1893. [1076]

Deutsch-Oesterreichisch-Schwedisch-Norwegischer Personenverkehr.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife vom 15. September 1890.

Am 1. Jänner 1894 tritt der Nachtrag II zum Tarife für den Deutsch-Oesterreichisch-Schwedisch-Norwegischen Personenverkehr vom 15. September 1890 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Abänderungen des Vorwortes;
2. Abänderungen der allgemeinen Tarifbestimmungen;
3. abgeänderte Fahrpreise zwischen Wien und Carlsbad einerseits und Christiania, Malmö und Stockholm andererseits.

Wien, am 12. December 1893. [1077]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Seidenberg, Liebau, Mittelwalde und Ziegenhals.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten von und nach Stationen der kgl. Preussischen Staatsbahnen.

Die Giltigkeitsdauer der zwischen österreichischen und preussischen Stationen bestehenden Rückfahrkarten mis tarifmässig drei- oder viertägiger Giltigkeit wird anlässlich der bevorstehenden Feiertage insoferne verlängert, als am 23. December 1893 gelöste Rückfahrkarten zur Rückfahrt noch am 27. December und am 30. December gelöste noch am 2. Jänner 1894 Geltung haben.

Wien, am 18. December 1893. [1078]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum provisorischen Ausnahmetarife für Futtermittel.

Mit 1. Jänner 1894 tritt zum provisorischen Ausnahmetarife für den Transport von Futtermitteln vom 1. December 1893 für den obengenannten Verband der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes C für Malztrebern und Schlempen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 13. December 1893. [1079]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverkehr.

Ausgabe eines neuen Tarifheftes.

Mit 1. Jänner 1894 tritt für den obgenannten Verkehr ein neues Tarifheft, enthaltend „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen" in Wirksamkeit und wird hiedurch das gleiche Tarifheft vom 1. Jänner 1893 ausser Giltigkeit gesetzt.

Exemplare dieses Tarifheftes sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 17. December 1893. [1080]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Namen der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits, und Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen via Bruck a/L., Marchegg, Szakolcza und Vlarapass andererseits.

Neuer Tarif.

Mit 1. Jänner 1894 tritt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der kgl. Ungar. Staateisenbahnen via Bruck a/L., Marchegg, Szakolcza und Vlarapass andererseits in Kraft.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. April 1892 sammt Nachträgen aufgehoben.

Wien, am 16. December 1893. [1081]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage **2%**, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass von bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				
2562	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Marburg	Feistritz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. — Transporte müssen von Stationen der Strecken: Zákány—Barcs, Boglar—Budapest, Stuhlweissenburg—Új-Szöny, Kanizsa—Steinamanger, sowie von Sissek proveniren. — Die Weiterbeförderung in Marburg muss directe, ohne dass eine Manipulation oder Abfuhr dortselbst erfolgt, geschehen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	8 Heller	per 100 kg: 4 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für den Bezug nach Marburg und die correspondirenden auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über die Weiterbeförderung ab Marburg nach Feistritz, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2563	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Marburg	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Nur für Sendungen, welche in den Marburger Lagerhäusern eingelagert werden und von solchen ungar. Stationen proveniren, welche bei directer Expedition nach Wien ganz oder theilweise via Kanizsa—Oedenburg—Wr.-Neustadt instradirt werden	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	163 Heller	114 Heller	49 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe über die Expedition von nebigen ungarischen Aufgabsstationen nach Marburg und der correspondirenden Duplicat-Frachtbriefe rücksichtlich des Transportes ab Marburg nach Wien (Matzleinsdorf), welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer zu erfolgen hat	
2564	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Barcs transit	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. — Nur für Sendungen giltig, welche Barcs transitiren, resp. daselbst nachweislich per Bahn oder per Wasser angelangt sind. Diese Transporte dürfen hierdies nicht über Salzburg, Simbach und Passau hinaus zur Weiterbeförderung gelangen *)	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	140 Heller incl. ungar. Steuer	126 Heller incl. ungar. Steuer	14 Heller	Im Kartirungswege			

*) Für die in Barcs zur Aufgabe gebrachten Sendungen muss bei Inanspruchnahme des nebigen ermässigten Frachtsatzes der Nachweis erbracht werden, dass dieselben per Bahn oder per Wasser daselbst angelangt sind

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2565			Getreide aller Art	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Anlieferung von mindestens 2000 Tonnen an Einen Empfänger in nebigen Relationen während der Begünstigungsdauer. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und daselbst verarbeitet werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. In das nebige Quantum werden auch solche von Csakathurn innerhalb der Begünstigungsdauer nach Leoben loco resp. nach Pernegg, Bruck a. d. Mur, sowie nach St. Michael loco, Knittelfeld loco und Zeltweg loco bezogene Getreidequantitäten einbezogen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma ale Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Südbahn-Gesellschaft

Von \ Nach	Frachtsatz per 100 kg: Heller incl. ungar. Steuer — Leoben	Bruck a. d. Mur	Pernegg	Zugestandener Frachtsatz per 100 Kilogramm: Heller incl. ungar. Steuer — Leoben loco und transit*)	Bruck a. d. Mur	Pernegg	Nachlass vom besteh. Frachtsatz per 100 Kilogramm: Heller — Leoben	Bruck a. d. Mur	Pernegg
Budapest S.B.	—	—	245	—	—	190	—	—	55
Promontor	—	—	238	—	—	190	—	—	48
Tétény	249	240	235	198	190	190	41	50	45
Tárnok	245	235	230	198	190	190	42	45	40
Martonvásar	240	235	230	197	190	190	43	45	40
Nyék	234	229	224	190	190	190	44	39	34
Velencze	234	224	220	188	188	188	46	36	32
Dinyés	229	220	215	181	181	181	48	39	34
Stuhlweissenburg	224	215	210	174	174	174	50	41	36
Moha	229	220	215	181	181	181	48	39	34
Bodajk	234	224	220	181	181	181	53	43	39
Moór	240	230	225	181	181	181	59	49	44
Kis-Bér	249	240	235	181	181	181	68	59	54
Nagy-Igmánd	254	249	245	181	181	181	73	68	64
Uj-Szöny	265	255	250	181	181	181	84	74	69
Szabad-Batthyán	220	210	205	194	186	186	26	24	19
Polgárdi	214	204	199	190	182	182	24	22	17
Lepsény	209	199	194	184	178	178	25	21	16
Sió-Fok	198	189	184	174	168	168	24	21	16
Szántod	193	183	178	168	160	160	25	23	18
Boglár	183	172	167	156	148	148	27	24	19
Balaton Szt. György	166	156	150	140	134	134	26	22	16
Komárváros	149	144	139	130	122	122	19	22	17
Kanizsa	139	134	128	122	114	114	17	20	14
Mura-Keresztúr	133	122	117	122	114	114	11	8	3
Mura-Kiraly	—	117	—	—	114	—	—	3	—
Kotor-Alsó-Domborn	133	122	117	122	114	114	11	8	3
Légrád	139	128	123	122	114	114	17	14	9
Zákány	144	134	128	124	116	116	20	18	12
Góla	149	139	134	126	118	118	23	21	16
Berzencze	149	144	139	130	122	122	19	22	17
Vizvár	161	150	145	136	130	130	25	20	15
Babócsa	166	156	150	140	134	134	26	22	16
Barcs	171	161	161	144	138	138	27	23	23
Gelse	149	144	139	130	122	122	19	22	17
Szt. Mihály-Pacsa	161	150	145	138	132	132	23	18	13
Zala-Szt. Iván	162	151	156	142	134	134	20	17	22
Moluári	145	135	140	128	120	120	17	15	20
Sissek	196	186	181	172	164	164	24	22	17

*) Nur giltig für Sendungen, welche nach St. Michael loco, Knittelfeld loco und Zeltweg loco mit directen Frachtbriefen expedirt werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2566	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen in nebigen Relationen während der Begünstigungsdauer. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und daselbst verarbeitet werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Gruppe als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Von	Frachtsatz pro 100 kg, Heller incl. ung. Steuer, nach Graz S.B.	nach Puntigam	nach Kalsdorf	Zugestandener Frachtsatz per 100 Kilogramm, Heller incl. ung. Steuer, nach Graz S.B.	nach Puntigam	nach Kalsdorf	Nachlass vom best. Frachtsatz per 100 Kilogramm, Heller, nach Graz S.B.	nach Puntigam	nach Kalsdorf
Tétény	216	211	211	174	174	174	42	37	37
Tárnok	211	211	206	169	169	169	42	42	37
Martonvásar	206	206	201	163	163	163	43	43	38
Nyék	200	200	195	156	156	156	44	44	39
Velencze	200	195	190	154	154	154	46	41	36
Dinyés	195	190	190	147	147	147	48	43	43
Stuhlweissenburg	190	185	185	140	140	140	50	45	45
Moha	195	190	190	147	147	147	48	43	43
Bodaik	200	195	195	147	147	147	53	48	48
Moór	206	201	196	147	147	147	59	54	49
Kis-Bér	216	211	206	147	147	147	69	64	59
Nagy-Igmand	222	221	217	147	147	147	75	74	70
Uj-Szöny	231	226	226	147	147	147	84	79	79
Szabad-Batthyán	185	180	180	140	140	140	45	40	40
Polgárdi	179	179	173	140	140	140	39	39	33
Lepsény	173	168	168	140	140	140	33	28	28
Sió-Fok	163	163	158	138	138	138	25	25	20
Szántod	157	151	146	134	134	134	23	17	12
Boglár	146	141	136	124	124	124	22	17	12
Balaton-Szt. György	124	124	119	112	112	112	12	12	7
Komárváros	113	113	107	99	99	99	14	14	8
Kanizsa	102	102	97	90	90	90	12	12	7
Mura-Keresztúr	96	96	91	90	90	90	6	6	1
Légrád	102	97	97	90	90	90	12	7	7
Zákány	107	102	97	90	90	90	17	12	7
Góla	113	107	—	106	106	—	7	1	—
Berzencze	113	113	—	110	110	—	3	3	—
Vizvár	124	119	114	112	112	112	12	7	2
Babócsa	129	124	124	112	112	112	17	12	12
Barcs	135	135	129	112	112	112	23	23	17
Gelse	113	113	—	110	110	—	3	3	—
Szt. Mihály-Pacsa	124	119	114	112	112	112	12	7	2
Zala-Szt. Iván	135	129	124	116	116	116	19	13	8
Molnári	151	146	141	114	114	114	37	32	27
Steinamanger	156	158	152	88	88	88	68	70	64
Acsad	149	149	155	109	109	109	40	40	46
Bükk	139	144	149	117	117	117	22	27	32
Schützen	134	139	139	117	117	117	17	22	22
Zinkendorf	127	127	133	116	116	116	11	11	17
Oedenburg	117	122	127	109	109	109	8	13	18
Agendorf	117	122	122	107	107	107	10	15	15
Loipersbach-Schadendorf	117	117	122	106	106	106	11	11	16
Marz-Rohrbach	111	117	117	103	103	103	8	14	14
Mattersdorf	111	111	117	102	102	102	9	9	15
Wiesen-Sigless	111	111	116	100	100	100	11	11	16
Sauerbrunn	105	111	111	98	98	98	7	13	13
Neudörfl	105	105	111	96	96	96	9	9	15
Sissek	—	155	155	—	134	134	—	21	21

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2567	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		**Anlieferung von mindestens 2000 Tonnen an Einen Empfänger nach Wildon. Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen an Einen Empfänger nach Marburg und Kranichsfeld** Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und daselbst verarbeitet werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle				Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Von \ Nach	Frachtsatz per 100 kg: Heller incl. ungar. Stener			Zugestandener Frachtsatz per 100 kg: Heller incl. ungar. Stener			Nachlass vom bestehend. Frachtsatz per 100 kg: Heller		
	Wildon	Marburg	Kranichsfeld	Wildon	Marburg	Kranichsfeld	Wildon	Marburg	Kranichsfeld
Budapest S. B.	212	192	192	184	170	170	28	22	22
Promontor	207	187	192	180	168	168	27	19	24
Tétény	206	181	186	174	162	162	32	19	24
Tárnok	201	181	181	169	156	156	32	25	25
Martonvásar	196	175	175	163	150	150	33	25	25
Nyék	190	170	170	156	142	142	34	28	28
Velencze	185	165	165	154	140	140	31	25	25
Dinyés	180	159	164	147	130	130	33	29	34
Stuhlweissenburg	174	153	159	140	130	130	34	23	29
Moha	185	159	164	147	130	130	38	29	34
Bodaik	190	165	170	147	137	137	43	28	33
Moór	191	170	170	147	137	137	44	33	33
Kis-Bér	201	181	181	147	137	137	54	44	44
Nagy-Igmánd	212	192	192	147	137	137	65	55	55
Uj-Szöny	222	197	202	147	137	137	75	60	65
Szabad-Batthyán	169	148	153	140	126	126	29	22	27
Polgárdi	168	147	147	140	122	122	28	25	25
Lepsény	163	142	142	140	120	120	23	22	22
Sió-Fok	152	131	131	130	110	110	22	21	21
Szántod	141	120	125	130	110	110	11	10	15
Boglár	130	—	—	122	—	—	8	—	—
Balaton-Szt. György	114	—	—	110	—	—	4	—	—
Komárváros	102	—	—	94	—	—	8	—	—
Kanizsa	92	81	81	88	80	80	4	1	1
Zákány	92	81	81	88	80	80	4	1	1
Góla	97	86	86	88	80	80	9	6	6
Berzencze	102	92	92	92	82	82	10	10	10
Vizvár	108	93	93	100	82	82	8	11	11
Babócsa	114	93	98	100	82	82	14	11	16
Barcs	124	103	103	100	82	82	24	21	21
Gelse	102	92	92	94	91	91	8	1	1
Szt. Mihály-Pacsa	108	93	93	94	91	91	14	2	2
Zala-Szt. Iván	119	98	98	94	91	91	25	7	7
Györvár	130	—	—	114	—	—	16	—	—
Molnári	136	115	115	114	114	114	22	1	1
Steinamanger	147	126	126	88	88	88	59	38	38
Sissek	149	123	118	132	106	106	17	17	1

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2568	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen an Einen Empfänger nach Bozen *) Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen an Einen Empfänger nach Trient (Trento) und Roveredo *) Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und daselbst verarbeitet werden Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Tarif für den Südwestösterr.-ung. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) In dieses Quantum werden auch jene Getreidessendungen einbezogen, welche von ungar. Stationen zu sonst noch bestehenden Tarifen abgefertigt werden

Von	Frachtsatz pro 100 kg (Krenzer incl. ungar. Steuer)			Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg (Krenzer incl. ungar. Steuer)			Nachlass vom besteh. Frachtsatz pro 100 kg (Krenzer)		
	Nach								
	Bozen-Gries	Trient (Trento)	Roveredo	Bozen-Gries	Trient (Trento)	Roveredo	Bozen-Gries	Trient (Trento)	Roveredo
Budapest S.B.	181	187	190	172	178	181	9	9	9
Promontor	181	187	190	172	178	181	9	9	9
Téteny	168	174	177	167	173	176	1	1	1
Tárnok	172	178	181	165	171	174	7	7	7
Martonvásár	176	182	185	163	169	172	13	13	13
Nyék	175	181	184	161	167	170	14	14	14
Velencze	174	180	183	160	166	169	14	14	14
Dinyés	173	179	182	157	163	166	16	16	16
Stuhlweissenburg	171	177	180	155	161	164	16	16	16
Moha	172	178	181	157	163	166	15	15	15
Bodaik	172	178	181	161	167	170	11	11	11
Moór	172	178	181	162	168	171	10	10	10
Uj-Szöny	176	182	185	169	175	178	7	7	7
Szabad-Batthyán	169	175	178	152	158	161	17	17	17
Polgárdi	168	174	177	152	158	161	16	16	16
Lepsény	166	172	175	148	154	157	18	18	18
Siófok	161	167	170	144	150	153	17	17	17
Szántod	158	164	167	140	146	149	18	18	18
Boglár	153	159	162	136	142	145	17	17	17
Balaton-Szt. György	146	152	155	132	138	141	14	14	14
Komárváros	140	146	149	132	138	141	8	8	8
Kanizsa	136	142	145	132	138	141	4	4	4
Mura-Keresztúr	131	137	140	130	136	139	1	1	1
Zákány	136	142	145	132	138	141	4	4	4
Góla	138	144	147	132	138	141	6	6	6
Berzencze	138	144	147	132	138	141	6	6	6
Vizvár	143	149	152	132	138	141	11	11	11
Babócsa	146	152	155	132	138	141	14	14	14
Barcs	148	154	157	132	138	141	16	16	16
Gelse	138	144	147	132	138	141	6	6	6
Szt. Mihály-Pacsa	143	149	152	132	138	141	11	11	11
Győrvar	150	156	159	138	144	147	12	12	12
Molnári	149	155	158	138	144	147	11	11	11
Csakathurn	136	142	145	120	126	129	16	16	16
Sissek	152	158	161	149	155	158	3	3	3

Fortlaufende Nr.	2569	2570
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht:		
für Artikel	Getreide aller Art	nnd für die hierans erzengten Mahlproducte, sowie für Malz
für die Transportstrecke von	Ungarischen Südbahnstationsn und Kelenföld transit (jedoch excl. Zapresic—Sziszek und Finme)	Brnck a/M. Pernegg Graz S.B. Pnntigam Kalsdorf Wildon Marbnrg Kranichsfeld Cilli Feistritz Klagenfurt Villach S.B. Spittal a/D.
für die Transportstrecke nach	Stationen der Strscke Kufstein incl. bis Avio incl. nnd Franzensfeste incl. bis Lienz inclns.	In dsn in nachstshender Tabelle angeführtsn Relationeu
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Für Mahlproducte, bezw. Malz, in jedem Gewichte. Für Getreide bei Frachtzahlnng für miudestens 10000 kg pro Wagen. Nebige Begünstignng gelangt nnr für jenes Quantnm von Getreide, bezw. Mahlproducten nnd Malz znr Anwendung, welches mit dem in der gleichen Begünstigungedauer in den correspondirenden Relationsn zur Verfrachtung gelangten Quantnm von Mahlprodncten nnd Malz, bezw. Gstreide sich deckt	**Anflieferung von mindestens 2000 t Getreide, welche während der Begünstignngsdaner von neblgen Statlonen nach Saldenhofen, Unter-Draubnrg, Bleibnrg, Klagenfurt, Velden, Villach, Paternion-Feistritz, Spittal a/D. und Sachsenbnrg an Mitglieder des Kärntner Mühlenverbandes verfrachtet werden müssen.** Ssndungen müssen an indnstrielle Etablissements adressirt sein nnd daselbst verarbeitet werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagsn und Frachtbrief
nnd gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende Dscember 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	L o c a l t a r i f	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	V e r s c h i e d e n	Siehe nachstehende Tabelle
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz	0·42 Heller pro 100 kg und 1 km plus je 8 Heller Manip.-Geb. pro 100 kg, bezw. plus ungar. Steuer, wobei Hellerbrnchtheile anf ganzs Heller aufzurunden sind	
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	V e r s c h i e d e n	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirnng erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf schliesseude Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über Getreide, denen bezüglich der Mahlprodncte nnd Malztransporte die auf disselbe Firma als Aufgeberin lautenden Anfnahmescheine, bezw. Dnplicat-Frachtbriefe beizulsgen sind, welche Documente längeteue zwei Monate nach Ablauf der Begünstignngsdaner iu Vorlage gebracht werden müssen	Gegen auf schliessende Firma ale ein Mitglied des Kärntner Mühlenverbandss als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablanf der Begünstignngsdaner in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen		

Von	Frachtsatz psr 100 Kilogramm									Zugestandener Frachtsatz psr 100 Kilogramm									Nachlass vom bestehenden Frachtsatz Heller								
	Heller inclusive ungar. Steuer									Heller inclusive ungar. Steuer									Heller								
	Nach																										
	Saldenhofen	Unter-Draubnrg	Bleiburg	Klagenfurt	Velden	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a/D.	Sachsenburg	Saldenhofen	Unter-Dranburg	Bleiburg	Klagenfurt	Velden	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a/D.	Sachsenburg	Saldenhofen	Unter-Draubnrg	Bleiburg	Klagenfurt	Velden	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a/D.	Sachsenburg
Budapest S.B.	217	222	235	254	264	269	278	288	293	198	204	218	232	244	250	270	270	276	19	18	17	22	20	19	8	18	17
Promontor	217	222	230	249	259	269	278	283	288	196	202	216	228	240	246	264	264	270	21	20	14	21	19	23	14	19	18
Tétény	211	216	225	245	254	264	273	278	288	190	196	206	222	234	240	258	258	264	21	20	19	23	20	24	15	20	24
Tárnok	206	211	221	240	249	259	269	278	283	184	190	202	218	230	236	254	254	260	22	21	19	22	19	23	15	24	23
Martonvásár	201	206	216	235	249	253	263	272	277	178	184	196	214	226	232	250	250	256	23	22	20	21	23	21	13	22	21
Nyék	195	200	210	229	244	248	258	268	272	170	176	188	208	220	226	244	241	250	25	24	22	21	24	22	14	24	22
Velencze	190	200	210	229	239	248	258	263	268	168	174	186	202	214	226	242	242	248	22	26	24	27	25	22	16	21	20
Dinyés	190	195	205	224	234	244	253	258	263	158	164	186	200	212	218	236	236	242	32	31	19	24	22	26	17	22	21
Stuhlweissenburg	185	190	200	220	229	239	248	253	258	158	164	182	198	210	216	234	234	240	27	26	18	22	19	23	14	19	18
Moha	190	195	205	224	234	244	253	258	268	158	164	186	200	212	218	236	236	242	32	31	19	24	22	26	17	22	26
Bodaik	195	200	210	229	239	248	258	263	272	165	171	188	205	217	223	241	241	247	30	29	22	24	22	25	17	22	25
Moór	196	206	216	235	245	253	263	269	272	165	171	189	205	217	223	241	241	247	31	35	27	30	28	30	22	28	25
Kis-Bér	206	211	225	245	254	264	269	278	283	165	171	189	205	217	223	241	241	247	41	40	36	40	37	41	28	37	36
Nagy-Igmánd	217	221	230	249	264	269	278	288	293	165	171	189	205	217	223	241	241	247	52	50	41	44	47	46	37	47	46
Uj-Szöny	226	231	241	260	270	279	289	298	303	165	171	189	205	217	223	241	241	247	61	60	52	55	53	56	48	57	56
Szabad-Batthyán	178	185	195	215	223	233	244	248	252	154	160	172	192	204	210	228	228	234	24	25	23	23	19	23	16	20	18
Polgárdi	173	179	189	209	219	228	238	247	252	150	156	168	188	200	206	224	224	230	23	23	21	21	19	22	14	23	22
Lepsény	168	173	184	204	214	223	233	243	247	148	154	166	182	194	200	218	218	224	20	19	18	22	20	23	15	25	23
Sió-Fok	158	163	173	194	204	213	222	232	237	138	144	158	174	186	192	210	210	216	20	19	15	20	18	21	12	22	21
Szántod	146	157	167	188	198	208	218	222	227	138	144	158	166	178	184	202	202	208	8	13	9	22	20	24	16	20	19
Boglár	136	141	157	178	188	198	203	213	218	131	131	148	154	166	172	190	190	196	5	10	9	24	22	26	13	23	22
Balaton-Szt. György	119	124	140	161	171	177	187	197	202	115	115	130	140	152	158	176	176	182	4	9	10	21	19	19	11	21	20
Komárváros	107	113	128	149	160	165	176	186	191	106	112	126	128	140	146	166	166	172	1	1	2	21	20	19	10	20	19
Kanizsa	97	102	118	139	149	155	165	176	180	94	100	114	122	134	142	160	160	166	3	2	4	17	15	13	5	16	14
Mura-Keresztúr	91	—	—	127	138	148	—	169	175	90	—	—	122	134	140	—	160	166	1	—	—	5	4	8	—	9	9
Kotor-Also-Domboru	91	—	—	127	138	148	—	164	169	86	—	—	122	134	140	—	160	166	5	—	—	5	4	8	—	4	3
Légrád	97	102	—	134	144	155	165	170	180	94	100	—	122	134	140	160	160	166	3	2	—	12	10	15	5	10	14
Zákány	97	102	118	139	149	160	165	176	180	94	100	114	122	134	142	160	160	166	3	2	4	17	15	18	5	16	14
Góla	—	—	123	144	155	165	170	181	186	—	—	122	128	140	148	166	166	172	—	—	1	16	15	17	4	15	14
Berzencze	107	113	128	144	160	165	176	186	191	106	112	126	132	144	152	170	170	176	1	1	2	12	16	13	6	16	15
Vizvár	114	124	135	156	166	177	187	192	197	110	116	130	140	152	156	174	174	180	4	8	5	16	14	21	13	18	17
Babócsa	124	129	140	161	171	182	192	197	202	110	116	130	140	152	156	174	174	180	14	13	10	21	19	26	18	23	22
Barcs	129	135	145	166	177	187	197	207	212	110	116	128	140	152	158	174	174	180	19	19	17	26	25	29	23	33	32
Gelse	107	113	—	144	160	165	176	186	191	106	112	—	128	140	146	166	166	172	1	1	—	16	20	19	10	20	19
Szt. Mihály-Pácsa	114	124	135	156	166	177	187	192	197	110	112	124	136	148	156	172	172	178	4	12	11	20	18	21	15	20	19
Zala-Szt. Iván	124	135	145	166	177	187	197	202	207	114	118	124	146	155	164	182	182	188	10	17	21	20	22	23	15	20	19
Molnari	141	151	162	183	193	203	213	218	222	128	134	140	162	171	180	198	198	204	13	17	22	21	22	23	15	20	18
Sissek	155	160	170	191	201	211	220	225	235	134	140	152	164	176	182	198	198	204	21	20	18	27	25	29	22	27	31

| Fortlaufende Nr. | | |

Fortlaufende Nr.	2573	2574
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Getreide aller Art, dann Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Malz	Getreide aller Art
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	Budapest S.B. Promontor Tétény Tárnok Martonvásár Nyék Velencze Dinyes Nagy-Igmand Kisbér Moor Bodajk Moha Stuhlweissenburg Szab.-Bathyán Polgardi Lepsény Siófok Szántod Boglár Balat.-Szt. György Komaróm Kanizsa Zákány Gola Berzencze Vizvár Babócsa Barcs Légrad Mura-Keresztur Kotor-Alsó-Dombora Mura-Király Csakathurn Wien (Matzleinsdorf)	Budapest S.B. — Balaton-Szt. György, Stuhlweissenburg—Uj-Szöny u. Neudörfl—Szt. Mihály—Pacsa Komárváros Gelse Babócsa—Légrád und Kanizsa—Csakathurn Spielfeld Barcs Bisseк
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke nach	Peri transit	Görz
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen nach Stationen der Strecken Verona—Modena, Modena—Parma—Piadena—Cremona—Mantua, sowie westlich hievon gelegenen Stationen bestimmt sein	**Auflieferung von mindestens 10000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und daselbst verarbeitet werden
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerruf, längstens abar bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887, beziehungsweise Localtarif	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	Variabel	
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg: Heller	266 266 266 266 266 266 266 266 266 266 266 264 262 258 256 248 246 238 228 220 214 214 214

2575

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nr.		Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:									
			für Artikel		für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
			Getreide aller Art	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	von	nach			Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1			Getreide aller Art	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Cilli	Südbahn-Stationen der ungar. Linien und Kelenföld trs., jedoch exclus. Zapresic-Sissek und Fiume	Cilli, Laibach S.B. oder Franzdorf	Südbahn-Stationen der ungar. Linien und Kelenföld trs., jedoch exclus. Zapresic-Sissek und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. — Nebige für Getreide und Mahlproducte zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Getreide, bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Getreide, sich deckt	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	188 Heller bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Getreide, denen bezüglich der Mahlproducte die auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2			Getreide aller Art	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Cilli	Südbahn-Stationen der ungar. Linien und Kelenföld trs., jedoch exclus. Zapresic-Sissek und Fiume	Cilli, Laibach S.B. oder Franzdorf	Südbahn-Stationen der ungar. Linien und Kelenföld trs., jedoch exclus. Zapresic-Sissek und Fiume				240 Heller bezw. incl. ungar. Steuer				
3			Getreide aller Art	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Triest S.B. oder Fiume	Laibach S.B.	Triest S.B. oder Fiume	Laibach S.B.				136 Heller bezw. incl. ungar. Steuer				
4			Gstreide aller Art	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Sissek	Laibach S.B. oder Franzdorf	Laibach S.B. oder Franzdorf	Laibach S.B. oder Franzdorf				156 Heller bezw. incl. ungar. Steusr				
5			Getreide aller Art	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Stationen der Strecken Barcs—Zákány und Kanizsa—Csakatburn	Laibach S.B. odsr Franzdorf	Laibach S.B. odsr Franzdorf	Triest S.B. oder Fiume				188 Heller bezw. incl. ungar. Stsuer				
6			Getreide aller Art	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Stationen der Strecken: Budapest S.B.—Komarvaros, Stuhlweissenburg—Uj-Szöny und Neudörfl—Gelse	Laibach S.B. oder Franzdorf	Laibach S.B. oder Franzdorf	Laibach S.B. oder Franzdorf								

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:						Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit		Bezeichnung: Frachtsatz per 100 kg					
nnd die hierans erzeugten Mahlprodncte	Getreide aller Art	nnd die hierans erzeugten Mahlprodncte	Getreide aller Art	nnd die hieraus erzeugten Mahlproducte	Getreide aller Art	nnd die hieraus erzeugten Mahlproducte	Getreide aller Art						
Velencze	Stationen der Strecke Bndapsst S.B. bis Nyék	Velencze, und zwar: bei Provenienz von Szabád-Batthyán; von Polgárdi; von Lepsény; von Sió-Fok; von Szántod; von Boglár	Boglár, Szántod, Sió-Fok, Lepsény, Polgárdi nnd Szabád-Batthyán	Marburg	Stationen der Strecken Barcs—Zakany nnd Kanizsa—Csakathurn	Marburg	Stationen dsr Strecken Komárváros — Budapsst S.B. — Nendörfl—Gelse und Stuhlweissenburg—Uj-Szöny						
Triest S.B. oder Fiume	Velencze	Triest S.B. nnd Finme	Velencze	Triest S.B. oder Fiume	Marburg	Triest S.B. oder Fiume	M a r b u r g						
Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Wagen. Nebige für Getreide und Mahlproducte zngestandenen Frachtsätze gelten nur für jsnes Quantnm von Getreide, bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstignngsdaner in den correspondirenden Relationen znr Verfrachtnng gelangten Quantnm von Mahlproducten, bezw. Getreide sich deckt													
Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widsrrnf, längstens aber bis Ende December 1894													
L o c a l t a r i f													
V e r s c h i e d e n													
188 Heller bezw. incl. nng. Stener		200 / 202 / 205 / 212 / 216 / 223 Heller bezw. incl. nng. Steuer		164 Heller bezw. incl. ung. Stener		196 Heller bezw. incl. nng. Steuer							
V e r s c h i e d e n													
I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e													
Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Getreide, denen bezüglich dsr Mahlproducts die anf schliesssnde Firma als Anfgeberin lautenden Dnplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstignngsdaner in Vorlage gebracht werdsn müssen													

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
			Getreide aller Art	Stationen der Strecke Uj-Szöny bis Stnhlweissenbnrg	Velencze	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Nebige für Getreide nnd Mahlprodncte zngestandenen Frachtsätze gelten nnr für jenss Qaantum von Getreide, bezw. Mahlproductsn, welchee mit dem in der gleichen Begünstigungsdaner in den correspondirenden Relationen znr Verfrachtnng gelangten Qnantnm von Mahlproducten, bezw. Getreide sich deckt	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	210 Heller incl. ung. Stener	206 Heller bezw. incl. ung. Stener	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über Getreide, denen bezüglich der Mahlprodncte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdaner in Vorlage gebracht werden müssen	
			nnd die hierans erzengten Mahlprodncte	Velencze	Triest S. B. oder Finme									
			Getreide aller Art	Stationen der Strecken Komárváros-Bndapest S.B., Nendörfl-Gelse und Stnhlweissenbnrg—Uj-Szöny	Feistritz					204 Heller bezw. incl. ung. Steuer				
			und die hierans erzengten Mahlprodncte	Feistritz	Triest S. B. oder Finme									
			Getreide aller Art	Stationen der Strecken Bárcs—Zakány and Kanisza—Csakathnrn	Feistritz					172 Heller bezw. incl. ung. Steuer				
			nnd die hierans erzengten Mahlproducte	Feistritz	Triest S. B. oder Finme									
			Getreide aller Art	Stationen der Strecken Bndapest S.B. Komárváros, Stnhlweissenbnrg—Uj-Szöny nnd Nendörfl—Gelse	Kanizsa					188 Heller bezw. incl. ung. Stener				
			nnd die hierans erzengten Mahlproducte	Kanisza	Triest S. B. oder Finme									
			Getreide aller Art	Stationen der Strecke Barcs—Zákány—Mnra—Keresztnr	Kanizsa					156 Heller incl. ung. Steuer				
			nnd die hierans erzengten Mahlprodncte	Kanizsa	Triest S.B. und Finme									
			Getreide aller Art	Barcs	Kanizsa					74 Heller				
			nnd die hierans erzengten Mahlprodncte	Kanizsa	Wien (Matzleinsdorf)									

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nr.	2576	2577	2578	2579
Die Publication erfolgt von der und in der Namen	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Getreide aller Art	Getreide	Mahlproducte	Mahlproducte
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	Laibach	Triest und Finme	Marhnrg	Marburg
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke nach	Franzdorf	Kufstein transit	Wieu (Matzleinsdorf)	Sämmtlichen im Ausnahme-Tarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte etc. im Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger Verkehr enthaltenen Vorarlberger Stationen
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Transporte müssen von Stationen der Strecken Steinamanger—Barcs, Budapest—Kotor—Alsó—Domboru, Stuhweisseuhurg—Uj-Szöny oder von Sissek proveniren, die Weiterbeförderung in Laibach muss directe, ohne dass eine Manipnlation oder Abfnhr dortselbst erfolgt, gescheben	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für miudestens 10000 kg pro verwendeteu vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen im Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr mit directeu Frachtbriefen nach Rosenheim oder darüber hinaus gelegeneu bayerischen Stationen zur Anfgabe gelangeu	**Auflieferung von mindestens 1000 t innerhalb der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Fracbtbrief	**Auflieferung von mindestens 1000 t innerhalb der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd verwendeten vierrädrigen Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht: in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende Decemher 1894	Vom 1. Jäuner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1894	Vom 1. Jänner 1894 hie Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Tarif für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr vom 1. December 1888	Localtarif	Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger Verkehr. Ansnahme-Tarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte etc, giltig vom 1. Jnni 1891
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	28 Heller	Verschieden	114 Heller	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	12 Heller	Francs 21·33 pro Tonne = 1000 kg	104 Heller	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	16 Heller	Verschieden	10 Heller	8 kr. Nachlass von den Sätzen des nehigen Tarifes
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen anf schliessende Firma als Empfängerin lantende Original-Frachtbriefe für den Bezug nach Laibach nnd die Weiterbeförderung ab Laibach nach Franzdorf, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Gegen anf schliessende Firma als Empfängerin lantende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen Die im Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr vorgesehene Reexpedition im landschaftlichen Lagerhause zu Innsbruck ist auch bei Inanspruchnahme dieses Zugeständnisses nnd gegen Vorlage der die Einlagerung nnd Reexpeditien der Sendnngen daselbst nachweisenden Docnmente zuläseig	Gegen auf schliessende Firma als Anfgeberin lautende Dnplicat-Fracbtbriefe, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablanf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Gegen anf schliessende Firma als Anfgeberin lautende Dnplicat-Frachtbriefe, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstignngsdaner in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2580	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Porzellanerde (Chinaclay, Caolin)	Carlsbad	Peri trs. Pontebba trs.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Abfertigung der Sendungen hat mit directe nach der italienischen Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes vom 15. Juli 1891 für den Böhm.-Ital. Güterverkehr zu erfolgen. Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Tarif für den Böhm.-Ital. Güterverkehr vom 15. Juli 1891	Bestehen keine directen Frachtsätze	Frcs. pro Tonne = 1000 kg 29·23 26·41	Variabel	Im Kartirungswege		
2581	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe	Triest	Benfeld Bennweier Bollweiler Colmar Dornach Gebweiler Haagen Hagenau Heiesenstein Logelbach Lützelhausen Markirch Masmüneter Mühlhausen Münster Rappoltsweiler Rottau St. Amarin St. Kreuz i. L. Sentheim Türkheim Weeserling	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen nach den Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Die Aufgabe der Sendungen hat im Südösterr.-Ung.-Deutschen Güterverkehre zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Südösterr.-Ungar.-Deutscher Gütertarif vom 1. December 1888	Frcs. pro Tonne = 1000 kg 43·36 41·52 39·72 41·18 38·94 40·12 38·20 46·72 40·23 41·35 45·21 43.64 40·68 38·77 42·24 41·91 45·77 40·45 43·48 40·40 41·52 40·62	37·32 35·32 33·57 35·07 32·82 33·94 30·69 40·69 34·07 35·19 38·27 37·44 34·44 32·57 36·07 35·82 39·69 34·32 37·32 34·19 35·32 34·44	6·04 6·20 6·15 6·11 6·12 6·18 7·51 6·03 6·16 6·16 6·94 6·20 6·24 6·20 6·17 6·09 6·08 6·13 6·16 6·21 6·20 6·18	Im Kartirungswege	Gegen auf ecblieesende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2582	Südbahn-Gesellschaft		Cement	Trifail	Zágráb S.B.	**Auflieferung von mindestens 1000 t während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif	38 Heller incl. ung. Steuer	32 Heller incl. ung. Steuer	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2583	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang	Brennholz	Szombathely und Acsad	Wien (E.W.A.)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen der Sendungen erfolgt durch die Partei	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Besteht kein directer Tarif		26 kr. incl. ung. Steuer		Im Kartirungswege		
2584	Südbahn-Gesellschaft		Cocosnussöl, Palmöl und Palmkernöl	Triest und Fiume	Wien Matzleinsdorf Liesing	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Heller 356 352 incl. Mgb.	236 236	120 116	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz: per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze: per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2585	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen	Petroleum und Mineral-Schmieröl	T r i e s t		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen im Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehre zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. December 1888	Francs pro Tonne = 1000 kg			I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	Bei frankirten Sendungen gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bei Sendungen in angewiesener Fracht gegen Vorlage der auf schliessende Firma als Aufgeberin oder Empfängerin lautenden Original-Frachtbrief, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Amberg				38·58	35·17	3·41			
					Ansbach				44·06	36·89	7·17			
					Asch				31·63	30·31	1·32			
					Aschaffenburg				54·12	48·26	5·86			
					Augsburg				32·57	31·25	1·32			
					Bad Kissingen				48·20	43·74	4·46			
					Bamberg				39·91	36·80	3·11			
					Bayreuth				35·25	32·66	2·59			
					Bleichach				32·74	31·61	1·13			
					Buchloe				36·35	34·23	2·12			
					Cham				40·80	37·15	3·65			
					Dachau				36·92	29·10	7·82			
					Deggendorf				34·95	29·16	5·79			
					Dillingen a. d. Donau				37·83	35·25	2·58			
					Donauwörth				39·83	35·36	4·47			
					Eichstädt Bahnhof				39·91	35·80	4·11			
					Eisenstein Bayer. St.B.				39·54	33·75	5·79			
					Erlangen				39·91	36·80	3·11			
					Feuchtwangen				45·91	39·01	6·90			
					Forchheim				39·91	36·80	3·11			
					Franzensbad B.St.B.				30·07	28·75	1·32			
					Freising				37·58	30·26	7·32			
					Fürth				39·91	36·80	3·11			
					Furth i. Walde B.St.B.				36·34	31·97	4·37			
					Gemünden				50·27	44·41	5·86			
					Gotteszell				36·73	30·90	5·83			
					Günzburg				32·57	32·29	0·28			
					Gunzenhausen				44·86	37·97	6·89			
					Haslau				30·96	30·17	0·79			
					Hergatz				28·29	27·60	0·69			
					Hersbruck l. d. P.				39·10	36·47	2·63			
					Hersbruck r. d. P.				38·73	36·25	2·48			
					Hochstadt-Marktzeuln				39·32	36·52	2·80			
					Hof Bayer. St.B.				34·07	32·34	1·73			
					Illertissen				35·02	31·58	3·44			
					Immenstadt				31·69	30·56	1·13			
					Ingolstadt Cent.-Bhf.				39·91	33·80	6·11			
					Kaufbeuren				36·43	35·04	1·39			
					Kempten				33·24	31·70	1·54			
					Kitzingen				46·65	41·12	5·53			
					Kronach				40·51	37·71	2·80			
					Kulmbach				37·69	35·12	2·57			
					Landshut				34·99	29·39	5·60			
					Lauf l. d. P.				39·91	36·86	3·05			
					Lauf r. d. P.				39·54	36·64	2·90			
					Laningen				37·46	34·99	2·47			
					Lichtenfels B.St.B.				39·91	36·80	3·11			
					Ludwigsthal				38·95	33·16	5·79			
					Marktbreit				46·78	43·34	3·44			
					Markt-Redwitz				31·63	29·75	1·88			
					Marktschorgast-Berneck				36·58	34·18	2·40			
					Meiningen B.St.B.				46·65	43·54	3·11			
					Memmingen				32·95	29·51	3·44			
					Mindelheim				35·02	30·59	4·43			
					Münchberg				35·03	33·30	1·73			
					Nenmarkt a. d. Rott				32·10	26·50	5·60			
					Nenstadt a. d. W. N.				33·55	32·17	1·38			
					Neu-Ulm				32·57	30·86	1·71			
					Nördlingen				42·27	35·68	6·59			
					Nürnberg Centr.-Bhf.				39·91	36·80	3·11			
					Nürnberg Ostbhf.				39·91	36·80	3·11			
					Oberdorf b. Biessenhofen				37·25	36·18	1·07			
					Oberdorf b. Immenstadt				32·43	31·12	1·31			
					Oberdorf-Schweinfurt				46·50	42·04	4·46			
					Oberreitnau				27·23	26·66	0·57			
					Oberstaufen				30·43	29·54	0·89			
					Ochsenfurt				46·78	43·43	3·35			
					Pappenheim				39·91	35·75	4·16			
					Pegnitz				35·84	33·17	2·67			
					Pfarrkirchen				34·62	29·02	5·60			
					Plattling				34·29	28·46	5·83			
					Probstzella B.St.B.				43·47	40·67	2·80			
					Regen				37·76	31·97	5·79			
					Regensburg				39·10	32·49	6·61			
					Rehau				33·03	31·55	1·48			
					Reichelsdorf				39·91	36·80	3·11			
					Ritschenhausen B.St.B.				46·43	43·32	3·11			
					Röthenbach b. Lindau				29·47	28·73	0·74			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Petroleum und Mineral-Schmieröl	Triest	Schlachters Schwabach Schwabmünchen Schwandorf Schweinfurt Selb Senden Senssen Solnhofen Sontbofen Strasskirchen Stranbing Sünchbing Tirschenreuth Trencbtlingen Wallersdorf Weiden Weissenburg a. Sand. Wiesau Wunsiedl Würzburg Bayer. St.B. Zwiesel	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen im Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehre zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Südösterr.-Ung.-Deutschen Güterverkehr vom 1. December 1888	Frcs. pro Tonne = 1000 kg 27·62 39·91 37·61 37·25 46·35 32·14 34·17 31·11 39·91 33·03 35·17 36·06 37·25 33·12 39·91 35·03 33·99 39·91 31·55 32·44 46·78 38·58	27·01 36·80 33·72 33·60 41·87 30·82 32·46 29·44 35·21 31·90 29·38 30·27 31·— 30·97 36·20 28·68 30·63 36·80 29·40 30·56 43·68 32·75	0·61 3·11 3·89 3·65 4·48 1·32 1·71 1·67 4·70 1·13 5·79 5·79 6·25 2·15 3·71 6·35 3·36 3·11 2·15 1·88 3·10 5·83	Im Rückvergütungswege	Bei frankirten Sendungen gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bei Sendungen in angewiesener Fracht, gegen Vorlage der auf schliessende Firma als Aufgeberin oder Empfängerin lautenden Orig.-Frachtbr., welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer zu Vorlage gebracht werden müssen	
2586	Südbahn-Gesellschaft		Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3/a des directen Oesterr.-Ung.-Italien. Gütertarifes vom 1. October 1887, von Stationen der Strecken **Marburg-Franzensfeste** und **Matrei-Blumau** provenirend, gelangen die nach **Peri trs.** giltigen Frachtsätze des oben bezeichneten Ausnahmetarifes bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894 im Rückvergütungswege auch dann zur Anwendung, wenn die Sendungen in bestimmte Unterwegsstationen nach Italien reexpedirt werden. Die Reexpedition wird unter Beobachtung besonderer Bedingungen zugelassen und müssen die Sendungen nach italienischen Stationen bestimmt sein, für welche auf Grund der Instradirungsvorschriften des Oesterr.-Ung.-Italien. Güterverkehres, die ursprüngliche Aufgabestation in Betracht gezogen, die Instradirung via Peri zu erfolgen hat. Parteien, welche auf das Zugeständniss reflectiren, müssen sich unter Bekanntgabe der ursprünglichen Aufgabestation und der gewünschten Reexpedition-station vorher mit der Südbahn-Gesellschaft wegen Bekanntgabe der Bedingungen ins Einvernehmen setzen												
2587	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Westbahn	Bord-Pflaster- und Saumsteine	Mirawitz	Prag B.W.B. Nusle-Vršovic, Prag Hrabovka transit, Prag K.F.J.B. und Vyšehrad	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Erfüllung der für diese Artikel bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Directer Tarif zwischen k.k.St.B. und B.W.B. vom 1. November 1892	kr. 25 30	kr. 21 23	kr. 4 7	Im Kartirungswege		
2588	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken (Puddel-, Walzen- und Schweissschlacken)	Haidhof Nürnberg C.B. Rosenberg Schwandorf	Mährisch-Ostrau	Aufgabe von mindestens 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, für den Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1894			Mark 1·4118 1·5558 1·4518 1·3818		Im Kartirungswege		
2589	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Pressbefe als Eilgut	Linz	Reichenberg (S.N.D.V.B.) Reichenau i. B. Friedland i. B.		Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Directer Tarif mit der B.N.B. vom 1. August 1892 und Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Besteht kein directer Tarif	kr. 263 251 284		Im Kartirungswege		

2590

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Alle jene Ell- und Frachtgüter, welche in der nachstehenden Refactietabelle benannt sind, und welche im directen Verkehre auf Grnnd der in den österr.-nng.-rumän. Verbandstarifen eothaltenen Frachtsätze nacb Rumänien befördert werden können. Ansgenommen hievon sind:
1. Die anf Grnnd der Frachtsätze des Theiles IV des österr.-ung.-rumän. Verbandstarifes beförderten Transporte (Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelknchen, Malz und leere, gebrauchte Säcke).
2. Solcbe Sendungen, rücksicbtlich welcher nicht die vollen Fracbtsätze der in Rnbrik 9 bezeichneten directen Tarife berechnet werden, bezw. zur Anwendnng gelangen, insbesondere alle jene Sendnngen, für welcbe ausserbalb der gegenwärtigen Begünstignng anderweitige Frachtbegünstignngen bestehen nnd in Ansprnch genommen werden

Wien St.E.G. nnd K.F N.B. loco und transit, Marchegg loco und transit, Budapest (sämmtliche am linken Donaonfer gelegene Bahnhöfe) und Bndapest-Kelenföld loco nnd transit, Köbáoya (sämmtlicbe Bahnhöfe) loco und transit, ferner sämmtliche österr.-nng. nnd deutsche Stationen welcbe in die Tarife, auf welcbe sicb dieses Zngeständnisses bezieht, anfgenommen siod, und deren Verkehr nach Rumänien ganz oder theilweise über Brnck a/L., Marchegg, Vlarapass, Zsolna, Rnttka, Bndapest oder Köbánya vermittelt wird

Sämmtlicben Stationen der rnmänischen Eisenbabnen, welcbe in die Tarife, auf welcbe sich dieses Zngeständnisa bezieht, anfgenommen sind, soferne deren Verkebr mit den in Frage kommenden Anfgabestationen ausschliesslicb über Predeal und Verciorova vermittelt wird

Innerbalb der Giltigkeitadaner des gegenwärtigen Frachtzngeständnisses ist in dem Rabmen desselben ein so grosses Quantnm von Gütern zn verfrachten, dass die anf Grnnd der Frachtsätze der österr.-ung.-rnmän. Verbandstarife hiefür entfallende gesammte Transportsgebühr mind. 300.000 (dreibunterttansend) Francs beträgt.
Jene Firmen, welche die gegenwärtige Frachtbegünstigung in Ansprnch zn nehmen wünscben, müssen im Vertragswege die Verpflicbtung übernebmen, ihre sämmtlichen nach Rnmänien zu verfrachtenden Transporte, soferne dieselben dnrch gegenwärtiges Zugeständniss begünstigte Relationen betreffen, mit Vermeidung des Wasserweges ausschliesslich auf der directen Eisenbahnronte zn befördern. Soferne die vertragscbliessenden Firmen diese Verpflichtnng nicht einhalten, erlischt deren Ansprnch auf die Refactiebegünstignng vollständig

Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894

Die für den österr.-nng.-rumän., rnmän.-norddeutscben, rumän.-süddeutschen Eisenbahnverband, sowie die für den Güterverkehr Rumänien-Lindau, Vorarlberg nnd Rnmänien-Elbenmscblag giltigen Tarife

Verschieden

Bei Erreicbnng von 300.000 Frcs. Gesammt-Transportsgebühr 20% (zwanzig Procent) Nacblass von jenen Frachtantbeilen, welche in die znr Zeit der Aufgabe der Transporte giltigen Frachtsätze dea österr.-nng.-rumän. Eisenbahnverbandes für den betreffenden Artikel rücksichtlich der Strecke von Wien St.E.G., resp. Marcbegg, Bodapest d. p. t. p. u., Köbánya bis Verciorova eingerecbnet sind

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die reclamirende Firma als Versender zn lanten baben und bia längstens Ende Juni 1895 vorzulegen sind. Die vorgelegten Fracbtdocumente dürfen keinen Refactiestempel tragen und werden der reclamirenden Firma nicht zurückgestellt

Vide nachatehende Seite

2591

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

| Fortlaufende Nr. | | |

Die unter gegenwärtiger Post für **Wien, Budapest** und **Köbánya** nach rumänischen Stationen bestimmten Sendungen verlautbarten Refactien haben unter Aufrechthaltung der publicirten übrigen Bedingungen und bei Einrechnung in die stipulirte Minimal-Frachtsumme **auch für solche Sendungen Giltigkeit**, welche mit Umkartirung in **Predeal** oder **Verciorova** in jenen Relationen des directen Verkehres befördert werden, bezüglich welcher im Sinne der Publication die Flüssigmachung der Refactie in Anspruch genommen werden kann. — Insoferne solche Sendungen laut der für den directen Verkehr giltigen Waaren-Classification auf **Umexpedition** angewiesen sind, wird zur Grundlage für die Berechnung der zu erstattenden Refactie jene Waaren-Classe angenommen, in welche der betreffende Artikel laut der für den Localverkehr der österr. und ungarischen Bahnen giltigen Waaren-Classification rangirt. — **Ferner zur Rubrik 5 und 6:**

Jene von österr.-ungarischen oder deutschen Stationen stammende, nach rumänischen Stationen bestimmte Transporte, deren Instradirung ganz oder theilweise über Szczawa zu erfolgen hat, sind sowohl von der Einrechnung in die Minimal-Frachtsumme, als auch von jeder Begünstigung ausgeschlossen.

Zur Rubrik 7:

Als Basis für die Feststellung der stipulirten Minimal-Frachtsumme werden, unter Ausserachtlassung der Nebengebühren und Nachnahmen, nur jene reinen Transportgebühren angenommen, welche sich für den betreffenden Artikel, bezw. Transport, unter Zugrundelegung des zur Zeit der Aufgabe desselben giltigen Frachtsatzes des österr.-ungar.-rumänischen Verbandstarifes ergeben, und zwar:

a) Für Sendungen von Wien loco und transit und von sämmtlichen übrigen österr. und deutschen Stationen werden die in die Minimal-Frachtsumme einzurechnenden Transportsgebühren in der Weise ermittelt, dass rücksichtlich derselben die von Wien St.E.G. bis zur betreffenden rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze berechnet werden.

b) Bei Sendungen von solchen ungarischen Stationen, deren Verkehr nach den betreffenden rumänischen Bestimmungsstationen sich ausschliesslich über Budapest oder Köbánya bewegt, und welche über directe Frachtsätze verfügen, ferner bei Sendungen von Budapest (Bahnhöfe am linken Donauufer) und Budapest-Kelenföld loco und transit, endlich von Köbánya (beide Bahnhöfe) loco und transit, bilden die von der bezeichneten ungarischen Station bis zur rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze die Basis der einzurechnenden Transportsgebühren.

Zur Rubrik 11:

1. Die percentuelle Refactie wird von den factisch eingehobenen Transportsgebühren liquidirt, und zwar:
   a) Von den jeweilig für die Strecke **Wien St.E.G.—Verciorova** eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller in Wien St.E.G. oder K.F.N.B. nach Rumänien aufgegebenen oder dort umkartirten Sendungen, ferner bezüglich solcher von anderen österreichischen, sowie deutschen Stationen im directen Verkehre nach Rumänien beförderten Sendungen, deren Verkehr unter Berührung von Wien ganz oder theilweise über Bruck a/L. oder Marchegg bis Predeal und Verciorova vermittelt wird.
   b) Von den jeweilig für die Strecke **Marchegg—Verciorova** eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller in Marchegg aufgegebenen oder umkartirten, ferner bezüglich solcher von österreichischen oder deutschen Stationen im directen Verkehre nach Rumänien beförderten Transporte, deren Verkehr, ohne Wien zu berühren, ganz oder zum Theile via Marchegg, Vlarapass, Zsolna oder Rnttka bis Predeal und Verciorova vermittelt wird.
   c) Von den jeweilig für die Strecke **Budapest d. p. t. p. u.—Verciorova** eingerechneten Frachtantheilen bei allen in Budapest (Bahnhöfe am linken Donauufer) und Budapest-Kelenföld aufgegebenen oder umkartirten Sendungen, ferner bei Sendungen von solchen ungar. Stationen, deren Verkehr bis Predeal und Verciorova ausschliesslich oder theilweise über Budapest bedient wird.
   d) Von den jeweilig für die Strecke **Köbánya Alsó p. u.—Verciorova** eingerechneten Frachtantheilen bei allen in Köbánya (beide Bahnhöfe) nach Rumänien aufgegebenen oder umkartirten Sendungen, ferner bei Transporten von solchen ungarischen Stationen, deren Verkehr bis Predeal und Verciorova ausschliesslich über Köbánya bedient wird.
2. Die zur Zeit des Erscheinens gegenwärtiger Publication im Sinne des Punktes 1 a, b, c und d entfallenden Refactien sind behufs Orientirung in nachstehender Tabelle verzeichnet, wobei im Falle einer während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses eintretenden Aenderung der die Basis der Begünstigung bildenden Frachtantheile auch die Refactien eine entsprechende Aenderung erleiden.

Tabelle der gegenwärtig giltigen Refactien.

Laut Waaren-Schema des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifes	Von Wien	Von Marchegg	Von Budapest d. p. t. p. u.	Von Köbánya alsó p. u.
	pro 100 kg Centimes			
Eilgüter, gewöhnliche	276	259	178	178
Stückgutclasse I	138	130	89	89
„ II	118	111	78	76
Wagenladungsclasse C^1 und C^2	98	92	66	66
„ A^1, B und A^2	82	75	56	56
Special-Tarif I	82	75	56	56
„ II	57	50	39	39
„ III	46	40	30	30
Ausnahmetarif 1 (diverse Güter in beliebigen Mengen) Abth. I	98	91	65	64
„ II	84	78	57	56
Ausnahmetarif 2 (Leinenwaaren, Parquetten, Seilerwaaren) bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	82	75	56	56
Ausnahmetarif 3 (Güter aller Art) I Bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	118	111	78	76
II Bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	98	92	66	65
Ausnahmetarif 4 (Zucker aller Art) I Bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	66	61	.	41
II Bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	66	61	.	41
Ausnahmetarif 5 (Eisen u. Stahl, Eisen- u. Stahlwaaren) Serie A (Façoneisen) in beliebigen Mengen	89	84	56	56
bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	75	70	51	51
bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	45	42	30	30
Serie B (grobe Eisenwaaren) in beliebigen Mengen	89	84	56	56
bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	75	70	51	51
bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	53	50	30	30
Serie C (höherwertige Eisenwaaren) in beliebigen Mengen	104	99	56	56
bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	75	70	51	51
bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	53	50	30	30
Ausnahmetarif 6 (Landwirthschaftliche Maschinen) Bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	86	80	59	58
Bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	54	50	36	36
Ausnahmetarif 11 (Cement) Bei Aufgabe von vollen Wagenladungen	46	40	30	30
Ausnahmetarif 13 (ermässigtes und besonders ermässigtes Eilgut) I Diverse Lebensmittel	180	.	120	120
II Gebrauchte, leere Gefässe	177	.	116	116
Ausnahmetarif 15 (Mineralwasser) I In beliebigen Mengen	118	111	.	.
II Bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	84	78	.	.
Ausnahmetarif 16 (Porzellan) Bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	98	92	.	.
Ansnahmetarif 26 a) Säuren bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	71	67	.	.
b) Soda, rohe, bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	71	67	.	.
c) Aetznatron, bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	84	78	.	.
Ansnahmetarif 33 (Papier) A. Druck-, Schreib- u. s. Papier B. Packpapier C. Diverses Papier I in beliebigen Mengen	118	111	78	78
II bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	82	75	56	56
III bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	57	50	39	39
Ausnahmetarif 34 (Serie A. Möbel, Hüte, Korbwaaren) I in beliebigen Mengen	207	195	133	133
II bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	46	40	30	30
Ausnahmetarif 36 (Diverse Gerbestoffe) Bei Aufgabe von 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	57	50	39	39

2592

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn-Gesellschaft, kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen

Frachtgüter aller Art, mit Ausnahme der folgenden Artikel: Gedörrtes Obst, Pflanmenmus, lebende Thiere, Getreide und Hülsenfrüchte in vollen Waggonladungen, Mehl und Mahlprodncte, Kohle, Steinsalz, ferner alle jene Sendungen, für welche ausserhalb des Tarifes besondere Begünstigungen bestehen und in Anspruch genommen werden und alle jene Artikel, welche im Sinne dsr Tarife, auf welche sich die Frachtbegünstigung bezieht, von der directen Beförderung ausgeschlossen sind, wie z. B. explodirbare Güter, ein Theil der Holzgattungen, Boote, Kähne, Loichsn etc., endlich auch solche Sendungen, auf welche die Frachtsätze des directen Tarifes in Folge anderweitiger Verfügung des Versenders keine Anwendung finden können

oder umgekehrt

Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, Kőbánya (beide Bahnhöfe) loco und transit, Wien (Oest.-ung. St. E. G. und K. F. N. B.) loco und transit, Marchegg transit, Arad, Szegéd, Szegéd-Rokus, Temesvár (beide Bahnhöfe), Orsova, Ujvidék, Finme und Triest

Belgrad loco und transit (letzteree rücksichtlich der nach serbischen, bulgarischen und türkischen Stationen bestimmtsn Transporte), ferner Zimony, Mitrovicza-Szavapart und Baziás, bezüglich letzterer zwei Stationen jedoch nur für solche Sendungen, welche von dort nachweislich per Schiff, von Zimony aber per Schiff oder per Eisenbahn, nach Serbien oder darüber hinaus liegenden Stationen verfrachtet werden, mit Ausnahme der Transporte, welche von Temesvár (beide Bahnhöfe) und von Arad via Baziás zur Verfrachtung gelangen

Zahlung einer Gesammtfracht von mindestens 500.000 Frcs., welche Summe auf Grund der bis zur ungar.-serbischen Grenze entfallenden Frachtantheile ermittelt wird. Im Triest-Fiumaner Verkehre ist ein solches Quantum von Frachtgütern zu verfrachten, dass die in diesem Verkehre, unter Berücksichtigung der Antheile bis zur serbischen Grenze resultirende Frachtgebühren-Summe innerhalb der obigen 500.000 Frcs. mindestens 70.000 Frcs. beträgt. Im Uebrigen finden auf die Beförderung der Güter die Bestimmungen des directen Tarifes zwischen Deutschland resp. Oesterr.-Ungarn einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits, giltig vom 1. November 1893 resp. 1. Mai 1891, ferner jene des Tarifes von Deutschland nach Zimony transit für den Verkehr mit den genannten Balkanstaaten, giltig vom 1. November 1893, endlich, soferne Transporte via Zimony, Mitrovicza-Szavapart und Baziás in Frage kommen, die Bestimmungen der inländischen Verbandstarife, bezw. des Localtarifes Anwendung

Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894

Directer Tarif für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, giltig vom 1. Mai 1891, ferner Tarif für den deutsch-orientalischen Verkehr vom 1. November 1893 und Tarif für den Verkehr Deutschland-Zimony transit vom 1. November 1893, bezw. inländische Verbandstarife und Localtarife

Verschieden

25 pCt. Nachlass von den bis zur ungar.-serbischen Grenze geltenden und in dem directen Tarife zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei in den Schnitt-Tariftabellen sub „A" angegebenen Schnitt-Frachtsätzen, bezw. bei den in der Form von Stationstarifen erstellten Ausnahmetarifen von den bis zur ungar.-serbischen Grenze entfallenden Antheilen, wobei im Falle einer Aenderung dieser Schnitt-Frachtsätze, bezw. Antheile während der Dauer des Zugeständnisses der contrahirenden Partei die zur Zeit giltigen Netto-Frachtsätze gewährleistet bleiben

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate (rücksichtlich der in Deutschland aufgegebenen Transporte gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate). Bezüglich der via Zimony, Mitrovicza-Szavapart und Baziás per Schiff beförderten Transporte ist die per Schiff erfolgte Weiterbeförderung durch Vorlage der bezüglichen Schiffs-Frachtbriefe, eventuell Aufgabs-Recepisse oder Frachtbrief-Duplicate nachzuweisen
Die Documente, die keinen Refactiestempel tragen dürfen, und der reclamirenden Firma nicht mehr zurückgestellt werden, sind zum Behufe der Refactie-Liquidirung längstens bis Ende Juni 1895 einzureichen

Jene Firmen, welche die gegenwärtige Begünstigung in Anspruch zu nehmen wünschen, müssen im Vertragswege die Verpflichtung übernehmen, ihre sämmtlichen aus Oesterreich-Ungarn und Deutschland nach Serbien, Bulgarien und der Türkei oder vice versa zu verfrachtenden Transporte mit Vermeidung des Wasserweges ausschliesslich auf der directen Eisenbahnroute, bezw. über die angegebenen Umschlagplätze (Zimony, Mitrovicza-Szavapart und Baziás) zu befördern. Soferne die vertragschliessenden Firmen dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, erlischt deren Anspruch auf die Refactie-Begünstigung gänzlich

Die Abfertigung der Transporte hat zu jeder Zeit auf Grund der bestehenden directen Frachtsätze zu erfolgen, wobei rücksichtlich der über Wien und Budapest gelegenen deutschen, österr. und ungarischen Stationen bei den ganz oder theilweise via Wien instradirenden Transporten die für Wien giltigen Frachtantheile, bei den ganz oder theilweise via Budapest instradirenden Transporten hingegen die für Budapest (bei Sendungen von und nach der Südbahn die für Budapest-Kelenföld) giltigen Frachtantheile die in das Frachtgebühren-Minimum einzurechnenden Frachtbeträge, sowie die Basis für die Festsetzung der percentuellen Begünstigung bilden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2593	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Kohlenreviere	Kralup oder Lubna	Třemoschna Falgendorf Smiřitz Mastig Butowes Tuř Josefstadt-Jaromer Předměřitz Libnowes Neu-Bidschow Smidar Wostroměř Chlumetz Sedlitz Kuttenberg Kuttenberg Stadtbahnhof Žižlitz Altpaka Golč Jenikau Königgrätz Časlau loco und transit für Stationen d. österr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft Leschtina Nenpaka Gross-Wossek Poděbrad	Aufgabe eines Minimalquantums von 2000 Tonnen. Anlieferung in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Tarif für den Transport mineralischer Kohle und Coaks aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Kohlenreviere vom 15. October 1886	Verschieden	kr. 7·7 7·1 7·0 6·1 0·6 0·6 0·6 2·6 2·0 2·0 2·0 2·0 2·8 3·8 3·0 3·0 3·0 5·0 3·8 0·8 1·4 1·0 0·5	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, welche bis längstens 31. März 1895 vorzulegen sind	Nebenstehende Nachlässe gelten auch für Kohle und Coaks von Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht) nach den genannten Stationen, und werden die in diesen Relationen expedirten Kohlen- und Coaks-Sendungen in das stipulirte Minimal-Quantum von 2000 Tonnen einbezogen
2594	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig St.E.G. loco und transit	Kalk-Podol Prachovic Kostslec-Vižsc	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Einhaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	Kreuzer: 49·4 / 49·0 / 47·8	Kreuzer: 40·7 / 40·7 / 40·7	Kreuzer: 8·7 / 8·3 / 7·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, vorzulegen bis Ende März 1895	
2595	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker aller Art	Schönpriesen loco	Schönpriesen Umschlag	Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Wagenladungen à 10 Tonnen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Elbeumschlagstarif für Oesterreich			3 Pfennige pro 100 kg von der Umschlagsgebühr	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende Juni 1895	

Für Kohle und Coaks von den vorgenannten Stationen des Buschtěhrad-Kladnoer Revieres und von Střebichovic-Vinařic (Libušiner Schacht) nach Wrdy-Bučic, Žlsb und Močovic via B.-Brod-Koliu wird bei Einhaltung der nebenstehendsn Bedingungen ausser dsm für Časlau trausit entfallsnden Nachlasss von 3·8 kr. pro 100 kg für Sendungsn nach Wrdy-Bučic und Žleb noch sin weiterer Nachlass von 2·0 kr. per 100 kg, für Sendungen nach Močovic ein weiterer Nachlass von 1·0 kr. per 100 kg für die gleiche Zsitdaust zugestandsn.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2596	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Güter der Classe C	Wien St.E.G.	Grammat-Neusiedl loco	Anfrechthaltung der für diese Classe bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	8·7 kr.	8·0 kr.	0·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Grammat-Neusiedl: Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend. Bei Sendungen nach Grammat-Neusiedl: Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfänger lautend. Vorzulegen bis längstens Ende März 1895	Hiedurch wird die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 142 vom 14. December 1893, Post Nr. 2428, bezüglich der für die Classe C dort fehlenden Frachtsätze ergänzt	
				-oder vice versa										
2597	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Kokes	Friedenshoffnungsgrube B.F. Friedenshoffnungsgrube N.M. Glückhilfgrube N.M. Egmontschacht und Mayrauschacht Gustav- und Abendröthegrube	Schönpriesen via Halbstadt—Tyništ—Kolin—B.-Brod	Auflieferung eines Minimal-Quantums von 1000 Tonnen. Aufgabe in vollen Wagenladungen und Erfüllung der im citirten Tarife enthaltenen Bedingungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Ausnahmetarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohle und Kokes vom 1. Jänner 1889	Verschieden	40·0 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglanbigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1895, widrigenfalls jeder Refactieasspruch erlischt	Die Frachtbriefe müssen die Routenvorschreibung: „via Halbstadt—Tyništ—Kolin—B.-Brod“ tragen	
2598	**Eisenbahn Wien-Aspang**	Betheiligten Verwaltungen	Wein, Most und leer retourgehendes Geschirr	Simmering E.W.A.	Wien K.F.J.B. loco Nussdorf loco Nussdorf transit Wien Lagerhaus Wien Donauquaibahnhof Wien K.E.B. transit	a) In beliebigen Mengen. b) Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen		a) 14·0 14·0 13·0 13·0	b) 13·0 13·0 12·0 11·7			
				und vice versa										
2599				Wien St.E.G. Wien S.B. Wien K.F.N.B. } transite	Simmering E.W.A.	In beliebigen Mengen. Die Transporte müssen über jene Bahnen befördert werden, von deren Wiener Bahnhöfen dieselben auf die Wiener Verbindungsbahn übertreten		Localtarif der betheiligten Verwaltungen, bezw. der Wiener Verbindungsbahn	11	13·0	11·7			
					Wien E.W.A. loco					12·2	10·6			
									7	4	3	Kartirung		
									8					
									3					

Für die in Wien E.W.A. zur Aufgabe oder zum Bezuge gelangenden Transporte wird ausser dem obigen Frachtsatze noch eine Manipulationsgebühr von 4 kr. pro 100 kg eingehoben

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2600	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eilgüter, gewöhnliche und ermässigte	Wien Nordbahnhof	Bochnia	Auflieferung von mindestens 2500 kg an einem und demselben Tage von Wien (Nordbhf.) nach den uebengenannten galiz. Stationen durch einen Versender, wobei per Tag eine zweimalige Beförderung mit bestimmten hiezu festgesetzten Zügen zugesichert wird; von den begünstigten galiz. Stationen nach Wien (Nordbhf.), von welchen ein festes Auflieferungsquantum pro Tag nicht bedungen wird, findet täglich nur eine einmalige Beförderung statt. — Der Zeitpunkt, bis zu welchem spätestens die von Wien (Nordbhf.) zur Beförderung gelangenden Sendungen aufgeliefert werden müssen, ist mit dem Stationsvorstande in Wien (Nordbhf.) zu vereinbaren. — Aufgabe der in einer begünstigten Relation mit demselben Zuge zu befördernden Colli mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten, wobei der Frachtbrief stets directe von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lauten muss. — Die Anzahl der aufgelieferten Colli muss stets im Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein. Jedes Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe mit dem Stationsvorstande in Wien (Nordbhf.) vereinbart und in dem zu den Colli einer Relation gehörigen Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein muss, wogegen dann jede besondere Signirung der zu einem Frachtbriefe gehörigen Colli entfallen kann. — Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Cubikmeter, sowie das Gewicht 20 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben feuergefährliche und explodirbare Gegenstände nicht enthalten sein. Kleinere Colli unter 1000 Cubikcentimeter pro Stück müssen für jede Relation separat in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und letztere verschlossen (plombirt) und entsprechend bezettelt, als ein Collo zur Auflieferung gebracht werden. Der Bezug der Colli in der Adressstation muss sogleich nach Ankunft des Zuges, und bei Anlangen desselben vor Beginn der Amtsstunden, mit Anfang der letzteren erfolgen Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	kr.				
					Tarnów					400				
					Rzeszów					400				
					Jaroslau					400				
					Przemysl					400				
					Lemberg					400				
					Brody					422				
					Zloczów					413				
					Tarnopol					445				
					Podwoloczyska					471				
					Jaslo					400				
					Sanok					400				
					Sambor					400				
					Drohobycz					400				
					Stryj					400				
					Stanislau					445				
					Buczacz					488				
					Czortków					509				
					Kolomea					473				
					Sniatyn					491				
					Czernowitz					508				
					Hliboka					526				
					Czerepkoutz					529				
					Hadikfalva					538				
					Hatna					550				
					Suczawa					553				
					Neu-Sandez					400				
				bezw. vice versa										

Fortlaufende Nr.	2601	2602	2603	2604
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
			Betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Kalksteine	Zucker aller Art, russischer Herkunft	Ausstellungs-Güter	Roherz
für die Transportstrecke von	Czernotin-Keltsch	a) Brody (Bhf.) transit b) Podwoloczyska (Bhf.) transit c) Nowosielitza (Bhf.) transit	Wien Oe.N.W.B.	Arzberg
für die Transportstrecke nach	Wall.-Meseritsch	Krakau transit, für Sendungen im Verkehre nach einem deutschen Hafen transit seewärts, bezw. nach Breslau-Oder Umschlag zur Weiterbeförderung nach Stettin transit seewärts	Tetschen Oe.N.W.B. transit	Station Kladno
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe von beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	1. Auflieferung von mindestens 5000 Tonnen während der Dauer des Zugeständnisses. 2. Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der für den Ausnahme-Tarif Nr. 14 des nebenbezeichneten Verband-Tarifes vorgesehenen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr	Localtarif der Oe.N.W.B.	Böhmisch-Bayerischer Gütertarif, Heft III, vom 1. April 1879 sammt Nachträgen
Frachtsatz per 100 kg	12·9 kr.	a) 137 Pfennig	240 kr.	0·60 Mark
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	9·0 kr.	b) 168 Pfennig	120 kr.	0·56 Mark
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	3·9 kr.	c) 234 Pfennig	120 kr.	0·04 Mark
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Rückvergütung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der russischen Frachtbriefe für den Transport bis Brody, bezw. Podwoloczyska und Nowosielitza, auf welchen der Reclamant als Empfänger erscheinen muss, ferner der auf den Namen des Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Transport ab Brody, Podwoloczyska und Nowosielitza nach einem deutschen Hafen, bezw. nach Breslau zum Umschlagplatze und der Schiffsconnaissements für die Weiterbeförderung auf der Oder nach Stettin, dann der Schiffsconnaissements über die Beförderung zur See ab den deutschen Häfen. Diese Documente, welche keinen bahnamtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1895 in Vorlage zu bringen		Anf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens Ende Jänner 1895
Besondere Bemerkungen			Die Frachtermässigung gilt nur für den Transport der Dr. Emil Holub'schen Ausstellungs-Güter mit der Bestimmung für das Ausland	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2605	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Localbahnen	Melasse	Zellerndorf	Časlan Chlumetz Chrast Chrudim Dobrowitz Goltsch-Jenikau Kuttenberg Stadt Libitz Libnowss Lissa Melnik Neubidschow Nimburg Poděbrad Slatinau Wlkawa Žiželitz Močowitz Žleb Wrdy-Bnčic	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B., Kuttenberger Localbahn und Localbahn Časlau-Zawratetz	Kreuzer 49·8 58·7 53·4 53·4 58·3 49·8 53·8 49·8 53·9 49·8 61·1 62·2 49·8 49·8 53·4 55·1 57·4 55·8 59·3 59·3	40 46 42 43 47 39 45 42 44 43 50 47 43 42 43 46 45 46 47·5 47·5	9·8 12·7 11·4 10·4 11·3 10·8 8·8 7·8 9·9 6·8 11·1 15·2 6·8 7·8 10·4 9·1 12·4 9·8 11·8 11·8	Im Kartirungswege		Die Frachtsätze für den Verkehr mit Wrdy-Bnčic, Močowitz und Žleb gelten nur bei Aufgabe der Sendungen durch die dort befindlichen Zuckerfabriken
2606	Oesterr. Nordwestbahn		Kohle Güter aller Art (exclns. Kohle)	Aussig Oe.N.W.B. Schreckenstein		Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anfrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch von 2 fl. pro Wagen. Anfrechthaltung der für die einzelnen Güter-Classen bestehenden Tarifvorschriften	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B.	Verschieden c) 2·0 kr. ö. W. b) 1·5 kr. ö. W. Verschieden	a) 1·5 kr. ö. W.		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der diesbezüglichen Original-Fracht-Documente, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, bis Ende März 1895	Die Frachtsätze gelten nur für solche Transporte, welche an ein mit der Station Schreckenstein in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressirt sind und denselben in Schreckenstein thatsächlich zugeschoben werden, und zwar gelangen die Sätze sub a) und c) für Transporte von der A.T.E., der Frachtsatz sub b) für Transporte von der chemischen Fabrik in Anssig zur Anwendung
2607	Oesterr. Nordwestbahn		Güter aller Art	Wisočan Oe.N.W.B. transit Prag Oe.N.W.B. (Anglobank) nnd umgekehrt		Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B.	Verschieden 2 fl. ö. W. pro zweiachsigen Wagen, incl. aller Nebengebühren			Im Rückvergütungswege	Vorlage der Fracht-Documente	

Der Frachtsatz gilt nur für solche Transporte, welche von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, der Böhm. Westbahn, der Böhm. Nordbahn, der Buschtěhrader Bahn oder der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (westlich nnd nördlich von Kolin) herstammen, erst in Wisočan anf die Oesterr. Nordwestbahn eintreten nnd im Lagerhause der Anglobank in Prag eingelagert werden oder umgekehrt von dem Lagerhanse der Anglobank in Prag nach Stationen der genannten Bahnverwaltungen anfgegeben werden und via Wisočan znm Anstritte gelangen müssen.

Fortlaufende Nr.	2608	2609	2610
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Mühlkreisbahn	Mühlkreisbahn	Mühlkreisbahn
	Mühlkreisbahn	Mühlkreisbahn	Mühlkreisbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	a) Holz der Positionen H 19 nnd 20, Papier-Abfall (Scart), rohe Hadern, Holzstoff-Cellnlose b) Pappendeckel, Packpapier, Papiersäcke c) Schreib-, Zeichen-, Drnckpapier, Filtrirpapier, Cartonpapier d) Bücher, Converts, Schnltheken	Scheitholz hie 2·5 m Länge (Brennholz, weich, hart)	Güter aller Classen exclnsive der Special- und Ansnahmetarife
für die Transportstrecke von	Nenfelden (Pürnstein)	Aigen	Den Stationen der Mühlkreisbahn
für die Transportstrecke nach und ungekehrt	Urfahr	Urfahr	Bei Aufgabe von 2000 q 3000 q 4000 q 5000 q und darüber pro Jahr von Gütern aller Classen, wobei mindestens ein Drittel des gesammten Quantums nach Classe I und II tarifirt
und gilt in der Zeit bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Von Papier-Abfall müssen per Frachtbrief nnd Waggon mindestens 5000 kg zur Anfgabe gelangen. Das Anf- und Ablegen, resp. Anf- und Abladen oder Ueberladen dieeer Güter an der Verladestelle wird durch die Partei besorgt	Bei Anfgabe in ganzen Waggonladnngen (10 t) ohne Werth- und Lieferzeit-Declaration nnd Besorgen des Anf- nnd Ahladens dnrch die Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894
	Bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Bis anf Weiteres, längstene bis 31. December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	38·3 kr.	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	ad a) 23·0 kr., ad b) 25·1 kr., ad c) 30·0 kr., ad d) 32·3 kr.	26·1 kr.	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden	12·2 kr.	von dem Tarifeinheitssatz (excl. Manipnlationsgebühr), mit welchem das Gnt znm Transporte berechnet wnrde 6% 5% 3% 2%
Art der Durchführung	Kartirnngsweg	Kartirnngsweg	Rückvergütnngsweg
Bezeichnnng der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Vorlage der Original-Frachtdocnmente bie längstens 15. Febrnar 1895
Besondere Bemerkungen		Die Abtransportirnng findet nnr nach Massgabe der verfügbaren Fahrbetriebsmittel nach Dirigirnng der Bahnanstalt statt	Güter, welche zn den Special- oder Ansnahmstarifen abgefertigt sind, werden bei Bestimmnng der Jahresqnantität berücksichtigt, erhalten jedoch keinen Nachlase

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2611	Mühlkreisbahn	Mühlkreisbahn	Pflastersteine	km 38·2 oder km 40·6	Urfahr	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen zu 10 t. Das Auf- und Abladen wird an der Verladestelle durch die Partei besorgt	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif		kr. 20·0				
			Steine in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, Sann- und Bordsteine, auch Mühlsteine, ferner Steine, bearbeitete, einfach glatt behauen, unverpackt, und zwar Steinfliesen, Barren, Rinnsteine, Rinnen, Fenster und Thürstöcke, Stiegenstufen, Röhren, Krippen, Tröge und Brunnensteine	km 38·2	Urfahr					26·9		Kartirungsweg		
			Bruchsteine, unbearbeitete (Abraum), Schotter, Schiefer	km 38·2	Neufelden					5·5				
2612	Mühlkreisbahn	Mühlkreisbahn	Scheitholz bis 2·5 m Länge (Brennholz, weich, hart)	Aigen	Neufelden	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen (10 t) ohne Werth und Lieferzeitdeclaration und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	19·75 kr.	14·0 kr.	5·75 kr.	Kartirungsweg		Die Abtransportirung findet nur nach Massgabe der verfügbaren Fahrbetriebsmittel nach Dirigirung der Bahnanstalt statt
2613	Mühlkreisbahn	Mühlkreisbahn	Manerziegel	Puchenau	Urfahr Ottensheim Rottenegg Gerling Nenhaus Nw. Neufelden Pürnstein Haslach Rohrbach Oepping Aigen	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen (10 t) ohne Declaration des Interesses an der Lieferung und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif		5·5 6·5 8·5 11·5 15·0 18·0 19·5 23·5 26·0 27·5 30·5		Kartirungsweg		Die Abtransportirung findet nur nach Massgabe der verfügbaren Fahrbetriebsmittel nach Dirigirung der Bahnanstalt statt
				Ottensheim	Urfahr Rottenegg Gerling Neuhaus Nw. Neufelden Pürnstein Haslach Rohrbach Oepping Aigen				11·5 9·9 11·5 17·1 21·9 24·3 30·7 34·7 37·1 41·9	8·5 5·5 8·5 12·0 15·0 16·5 20·5 23·0 24·5 27·5	3·0 4·4 3·0 5·1 6·9 7·8 10·2 11·7 12·6 14·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2614	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Reis, geschält	Roveredo	Salzburg	a) Aufgabe in jedem Gewichte b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg c) Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	kr. ö. W. 166 166 127	kr. ö. W. a) 130 b) 130 c 96	kr. ö. W. 36 36 31	Im Kartirungswege		
			Reis, ungeschält		Linz				195 195 150	a) 174 b) 174 c) 131	21 21 19			
			Reis, geschält		Salzburg				166 166 157 5	a) 130 b) 130 c) 128	36 36 23·5			
					Linz				195 195 183·5	a) 174 b) 174 c) 168	21 21 15·5			
					Wels Gmunden St. Pölten Steyr				190 186 217 203	a) 168 a) 163 a) 207 a) 185	22 23 10 18			
2615	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Tabakfabrikate (Cigarren)	Wien K.E.B.	Schwaz	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	294 kr. ö. W.	229·5 kr. ö. W.	64·5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
2616	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Gaskohlen	Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrh.):	a) Innsbruck b) Salzburg	1. Einhaltung der Bestimmungen der in der 9. Rubrik angeführten Tarife. 2. Die Sendungen müssen auf Grund der bestehenden Saar-Kohlen-ausnahmetarife direct abgefertigt werden und an Gasfabriken adressirt sein. 3. Müssen im Laufe des Jahres 1894 nach Innsbruck und Salzburg zusammen von einem Absender mindestens 400 Wagenladungen verfrachtet werden	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Theil V, Heft Nr. 1, vom 1. Jänner 1894, für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehr, sowie Saar-Kohlentarif Nr. 11 vom 10. September 1884	Verschieden	in Mark a) (Innsbruck)	in Mark b) (Salzburg)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die gegenüber den ermässigten Sätzen bezahlte Mehrfracht wird von der General-Direction der kgl. bayer. Staatseisenbahnen gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe zurückbezahlt	
				Altenwald						1·38	1·22			
				Camphausen						1·39	1·22			
				Dechen						1·42	1·20			
				Dudweilergrube						1·38	1·22			
				Heinitz						1·42	1·20			
				Kreuzgraben						1·39	1·22			
				Maibach						1·40	1·22			
				Sulzbachgrube						1·39	1·21			
2617	B.E.B.	Betheiligten Verwaltungen												

Berichtigung. In Nr. 135 des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 25. November d. J., Post Nr. 2103, ist nachzutragen: Die Vorlage der in den Controlbestimmungen auf Seite 42 des Tarifes angeführten Documente hat bis längstens Ende April 1895 zu erfolgen.

Druckfehler-Berichtigungen. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publication im Verordnungs-Blatt Nr. 142 vom 14. December 1893, Post Nr. 2420, hat es in der Rubrik „für die Transportstrecke von“ statt „(für Sendungen nach Rokycan)“ richtig zu heissen „(für Sendungen von Rokycan)“.

Im selben Verordnungs-Blatt, Post 2425, hat in der Rubrik „für die Transportstrecke nach“ der letzte Stationsname richtig „Neurode“ zu lauten.

Wiener Stadtbahn.

Parteien, welche über Erd-, Stein-, Schutt- oder sonstiges Aushub-Materiale verfügen, welches zur Anschüttung des Bahnkörpers in der Station Heiligenstadt der Wiener Stadtbahn brauchbar ist, können dasselbe zwischen der Gunold- und Grinzingerstrasse auf dem Bahngrunde unentgeltlich ablagern.

Diesfällige Anträge sind an die k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Donaustadtlinie, IX., Waisenhausgasse 16 zu richten, welche die näheren Bestimmungen über die Ablagerung treffen wird.

Wien, am 15. December 1893.

K. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn

(Section Donaustadtlinie).

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Der am 31. December 1893 fällige Zinsen-Coupon unserer Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1880 wird, und zwar jener der Schuldverschreibungen lit. A per 1500 Mk. d. R. W. mit 30 Mk. d. R. W., jener der Schuldverschreibungen lit. B per 300 Mk. d. R. W. mit 6 Mk. d. R. W. vom 2. Januar 1894 an, bei nachstehenden Zahlstellen eingelöst:

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

Teplitz, am 15. December 1893.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

WILHELM NOWOTNY'S

Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei

Lieferant der k. k. Staatsbahnen

WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr 33

empfiehlt sich den (363)

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Das

VERORDNUNGS-BLATT

des

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

für

Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

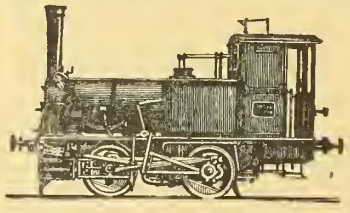
10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration

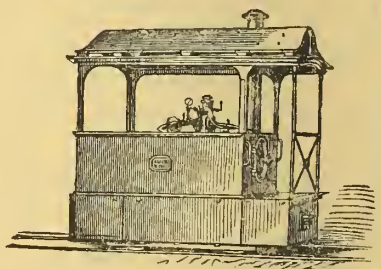
Wien, I., Wallfischgasse 15.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.



Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

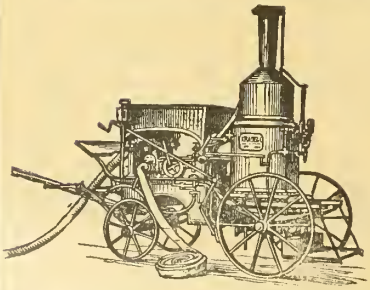
für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft.

LOCOMOBILEN

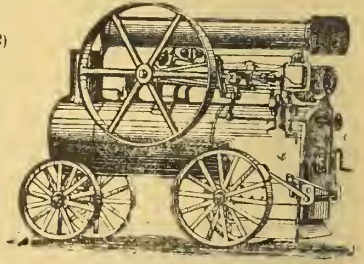
von 2—12 Pferdekraft. (352)



Dampf - Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, 1., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 145. Wien, 21. December 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Erwerbung der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza durch den Staat. — Inland: Parlamentarisches. — Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe,

betreffend die

Erwerbung der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza durch den Staat.

Ueberreicht in der 242. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. November.

Infolge des Abschlusses der zu Kiew am 2./14. Jänner 1893 unterzeichneten und nach erfolgter Ratification im Reichsgesetzblatte unter Nr. 89 kundgemachten Eisenbahnconvention, wonach zum Zwecke der Verbindung des österreichischen Eisenbahnnetzes in der Bukowina mit den russischen Südwestbahnen die Herstellung eines Bahnanschlusses zwischen den beiderseitigen Stationen in Oesterreichisch- und Russisch-Nowosielitza vereinbart worden ist, war die Regierung veranlasst, für die Bedeckung der Kosten der herzustellenden Anschlussstrecke und der aus diesem Anlasse nothwendigen Erweiterung und Umgestaltung der österreichischen Grenzstation Nowosielitza der die Stammlinie der Bukowinaer Localbahnen bildenden Localbahn Czernowitz-Nowosielitza Vorsorge zu treffen. Zu diesem Zwecke wurden mit der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen als Eigenthümerin der genannten Localbahn Verhandlungen eingeleitet, welche bald erkennen liessen, dass es sich aus mehrfachen Rücksichten, namentlich um dem Staate die unbeschränkte Verfügung über die genannte Bahnstrecke zu sichern und nicht zum wenigsten behufs Schaffung klarer und einfacher Verhältnisse empfehle, die Kosten der neuen Anlagen, einschliesslich jener im künftigen Grenzbahnhofe Nowosielitza auf den Staat zu übernehmen und zu diesem Ende die Einlösung der genannten Localbahn im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 5. Juni 1883, R.-G.-Bl. Nr. 114, in Erwägung zu ziehen.

Eine nähere Prüfung dieser Eventualität führte zu dem Ergebnisse, dass eine solche Transaction, abgesehen davon, dass auf diesem Wege die Frage der Kostenbedeckung für die Anlagen in Nowosielitza rasch und zweckentsprechend gelöst werden kann, auch vom Standpunkte des finanziellen Staatsinteresses annehmbar und vortheilhaft erscheint.

In Gemässheit der Bestimmungen des § 10 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 5. Juni 1883, R.-G.-Bl. Nr. 114, für die Localbahn Czernowitz-Nowosielitza werden im Falle der concessionsmässigen Einlösung zur Bestimmung des Einlösungspreises die jährlichen Reinerträgnisse der Localbahn während der, der wirklichen Einlösung vorausgegangenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet. Die zu leistende Entschädigung hat nach Wahl der Staatsverwaltung entweder in einer dem obigen Durchschnittserträgnisse gleichkommenden Rente oder in der einmaligen Zahlung jenes Betrages zu bestehen, welcher dem auf Grund einer fünfprocentigen Verzinsung zu ermittelnden rechnungsmässigen Capitalswerthe der bis zum Ablaufe der Concessionsdauer fälligwerdenden Jahresrenten im Zeitpunkte der Einlösung der Bahn entspricht.

Die Erträgnisse der rund 31 Kilometer langen Localbahn Czernowitz- (Zuczka-) Nowosielitza in den Jahren 1886 bis 1892 stellen sich, wie folgt:

Jahr	Einnahmen	Ausgaben	Ueberschuss
	in Gulden ö. W. rund		
1886	73.522	36.689	36.833
1887	88.199	40.465	47.734
1888	111.477	37.695	73.782
1889	131.212	56.838	74.374
1890	138.094	47.261	90.834
1891	224.096	62.278	161.818
1892	106.482	49.613	56.869

Nach Abschlag der Erträgnisse der zwei ungünstigsten Jahre 1886 und 1887 beziffert sich somit der Gesammtreinertrag der übrigen fünf Jahre auf 457.677 fl., der durchschnittliche Reinertrag und somit die Einlösungsrente auf 91.535 fl. Der Capitalswerth dieser Rente am 1. Jänner 1894 beziffert sich, auf Grund des Zinsfusses von 5 Procent discontirt, mit rund 1,792.727 fl.

Wenn man die fortschreitende Entwicklung des Verkehres und der Einnahmen der Localbahn überblickt und

weiter in Betracht zieht, dass die Reinerträgnisse der drei letzten Jahre (1890—1892) ungeachtet der durch ausserordentliche Einflüsse bedingten Mindereinnahmen des Jahres 1892 einen die obige concessionsmässige Einlösungsrente noch erheblich übersteigenden Reinertrag von 103.173 fl. ergeben und der Ertrag des Jahres 1891 sich sogar auf 161.817 fl. belief, so erscheint der Schluss berechtigt, dass die Einlösung der Bahn selbst gegen Zahlung der vollen concessionsmässigen Einlösungsrente von 91.535 fl. für den Staat nicht nur mit keinem financiellen Opfer und Risico, sondern voraussichtlich selbst mit nicht unerheblichen Ertragschancen für die Zukunft durchgeführt werden könnte.

Der financielle Effect der concessionsmässigen Einlösung der Bahn für den Staat gestaltet sich aber noch bedeutend günstiger, wenn die Einlösung nicht gegen Zahlung der obigen Durchschnittsrente, sondern gegen Leistung des zu 5 Procent discontirten Capitalswerthes der letzteren erfolgt, da eine solche Transaction mit Rücksicht auf die gegenwärtige Lage des Geldmarktes einer Convertirung der fünfprocentigen Einlösungsrente, respective der Herabminderung des Zinsfusses von 5 Procent auf ungefähr 4·21 Procent gleichkommt, indem die an Stelle der Einlösungsrente von 91.535 fl. vom Staate zu übernehmende Annuität nur circa 76.000 fl. beträgt.

Dieses Ersparniss von ungefähr 15.000 fl. gegenüber dem Ertragswerthe der Bahn reicht aber nahezu aus, um die Zinsen und Tilgungslast für die mit annähernd 400.000 fl. veranschlagten Kosten der Herstellung der Anschlussstrecke, sowie der Erweiterung und Umgestaltung der bestehenden Station Nowosielitza aus dem, wie schon erwähnt, mindestens der concessionsmässigen Einlösungsrente gleichzuachtenden durchschnittlichen Reinerträgnisse der Bahn ohne financielles Opfer des Staates bestreiten zu können.

Anlangend den voraussichtlichen Einfluss des Anschlusses der Localbahn an das russische Eisenbahnnetz, für welchen übrigens auch internationale Rücksichten vom Standpunkte der gegenseitigen Beziehungen sprechen, auf den Verkehr und die Einnahme der inländischen Anschlussstrecke, so ist mit Grund anzunehmen, dass der Localbahn nach erfolgter Verbindung mit der russischen Anschlussbahn ausser dem bisherigen Import aus Russland künftighin auch ein namhafter Export nach Russland zufallen wird.

Die geplante Transaction im Ganzen bietet aber noch in mehrfachen anderen Beziehungen beachtenswerthe Vortheile für den Staat, insbesondere wird dieselbe den Stammactien der Bukowinaer Localbahnen, von welchen zwei Dritttheile (1,450.000 fl. von 2,130.000 fl.) im Besitze des Staates sich befinden, zum Vortheile gereichen.

In dieser Hinsicht ist vor Allem zu beachten, dass die Erträgnisse der übrigen Linien, welche der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen nach concessionsmässiger Einlösung der Eisenbahn Czernowitz-Nowosielitza noch verbleiben werden, derzeit bereits ausreichen, um das gesammte Prioritätsactiencapital der Gesellschaft von 4,520.000 fl. mit 5 pCt. zu verzinsen und zu tilgen und noch einen Ueberschuss zur Verzinsung der Stammactien zu erübrigen, so dass für das Jahr 1891 eine Dividende von 3 fl. (1·5 pCt.), für das Jahr 1892 eine solche von 2 fl. 50 kr. (1·25 pCt.) ausbezahlt wurde. Es ergibt sich hieraus, dass jede weitere Ertragssteigerung, resp. Einnahmenvermehrung ausschliesslich den Stammactien und somit zu zwei Dritttheilen dem Staate als Besitzer von solchen Stammactien zugute kommen wird. Vor Allem wird also der Staat wie bisher mit zwei Dritteln an jenen Erträgnissen Antheil nehmen, welche dem Gesammtunternehmen aus der Fructificirung des Einlösungscapitals zufliessen, während die Chancen der zukünftigen Ertragssteigerung der eingelösten Linie dem Staate allein zufliessen werden.

Die Zahlung des Einlösungspreises für die Localbahn Czernowitz-Nowosielitza mit einem Capitalsbetrage bietet ferner die Möglichkeit, die Fundirung der bisher durch schwebende Schulden aufgebrachten Kosten der Localbahn Hadikfalva-Radautz, sowie der Schleppbahnen nach Mezebrody und nach Russ.-Moldawitza und sonstiger Anlagen, sowie die Geldbeschaffung für voraussichtlich künftighin nothwendig werdende Investitionen auf den Bukowinaer Localbahnen viel günstiger und billiger durchzuführen, als dies sonst durch die ursprünglich beabsichtigte Ausgabe nicht garantirter Prioritäts-Obligationen Seitens der Gesellschaft möglich gewesen wäre.

Die Vortheile dieser billigeren Geldbeschaffung werden wieder zunächst den Stammactionären und somit zum grösseren Theile dem Staate zugute kommen und ausserdem wird für den Fall der seinerzeitigen staatlichen Einlösung der übrigen gesellschaftlichen Bahnlinien auch die Minimal-Einlösungsrente entsprechend ermässigt. — Nicht minder wird dem Staate als Stammactienbesitzer auch die nach Fundirung der schwebenden Schulden eintretende Herabminderung der von der Gesellschaft aus den Reinerträgnissen zu bestreitenden Lasten zum Vortheile gereichen, indem einerseits das künftige Erforderniss für Verzinsung des bezüglichen noch ungetilgten Capitalsaufwandes absolut geringer sein wird als bisher, andererseits an Stelle der bisherigen beschleunigten Capitalstilgung die planmässige Tilgung innerhalb der ganzen Concessionsdauer eintreten wird.

Auch kann nicht unerwähnt gelassen werden, dass die Fundirung des Anlagecapitals der Schleppbahnen nach Mezebrody und Russ.-Moldawitza die Möglichkeit, resp. den Anlass bieten wird, um unter gewissen Voraussetzungen insbesondere bei angemessener Mitwirkung der Interessenten dem Wunsche der betheiligten Kreise entsprechend auf den genannten beiden Schleppbahnen den öffentlichen Verkehr in einem dem wirklichen Verkehrsbedürfnisse Rechnung tragenden Umfange einzuführen.

Geleitet von diesen Erwägungen, hat die Regierung sich veranlasst gesehen, mit dem Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorbehaltlich der legislativen Genehmigung eine Vereinbarung der näheren Modalitäten für die concessionsmässige Einlösung der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza durch den Staat zu treffen und bildet diese Vereinbarung den Gegenstand des dem vorliegenden Gesetzentwurfe beigedruckten, am 26. Juni d. J. abgeschlossenen Uebereinkommens, welches bei der am 30. Juni 1893 abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre der Bukowinaer Localbahnen mit einhelligem Beschlusse genehmigt worden ist.

Nach den Bestimmungen dieses Uebereinkommens soll mit 1. Jänner 1894 das Eigenthum der eisenbahnbücherlich eingetragenen Localbahn Czernowitz-Nowosielitza, welche derzeit vom Staate für Rechnung der Gesellschaft betrieben wird, einschliesslich des Inventars, der Materialvorräthe, des Reservefondes, der bis Ende des Jahres 1892 in Nowosielitza hergestellten Erweiterungsbauten, sowie des im freien Eigenthume der Gesellschaft stehenden, mit ungefähr 8000 fl. bewertheten Bedienstetengebäudes in Nowosielitza an den Staat übergehen. Für die aus dem Betriebe vor dem 1. Jänner 1894 erwachsenen Verpflichtungen bezüglich der Linie hat hiebei der Staat nicht aufzukommen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, ein Prioritätsanlehen im Betrage von 2,500.000 fl. aufzunehmen, welches vom 1. Jänner 1894 ab ohne jeden Steuer-, Gebühren- und Stempelabzug mit vier Percent verzinst und bis zum Ablauf der Concessionsdauer der Bahn, d. i. bis zum 4. Juni 1973 zu tilgen ist. — Die Verzinsung und Tilgung wird vom 1. Jänner 1894 ab vom Staate zur Selbstzahlung übernommen.

Von dem obigen Prioritätsanlehen erhält die Gesellschaft als Entgelt für die Uebertragung des Eigenthumes an der Bahn Czernowitz-Nowosielitza und des obangeführten Zugehörs einen solchen Nominalbetrag, welcher unter Zugrundelegung des von der Regierung zu genehmigenden Begebungscurses zur Beschaffung eines gegenüber dem concessionsmässig ermittelten, auf 1,790.000 fl. herabgeminderten Pauschalbetrages erforderlich ist, und welcher bei Annahme eines Begebungscurses der neuen Obligationen von circa 97 pCt. sich mit rund 1,850.000 Gulden beziffern würde. Der sohin übrigbleibende Betrag des vorbezeichneten Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von circa 650.000 fl. wird der k. k. Staatsverwaltung zu Investitionszwecken, insbesondere zur Bedeckung der Kosten für die in Folge des Anschlusses an das russische Eisenbahnnetz in Nowosielitza erforderlich werdenden Anlagen im approximativen Betrage von 400.000 fl. in das freie Eigenthum übergeben.

Das Uebereinkommen, dessen übrige Bestimmungen, insbesondere über die aus diesem Anlasse erforderlichen Befreiungen mit den analogen Festsetzungen anderer Verstaatlichungs-Uebereinkommen im Einklange stehen, soll nach § 11 desselben ausser Kraft treten, wenn dasselbe nicht bis Ende März 1894 die legislative Genehmigung erlangt haben sollte.

Der vorliegende Gesetzentwurf, betreffend die Erwerbung der Localbahn Czernowitz - Nowosielitza durch den Staat, hat zum Zwecke für das im Vorstehenden dargelegte Uebereinkommen die legislative Genehmigung zu erwirken und ist hiernach beantragt, dieselbe für den Gesammtinhalt des Uebereinkommens auszusprechen (Artikel I).

Nach Artikel II soll die Regierung ermächtigt werden, die Verzinsung und Tilgung des nach § 4 des Uebereinkommens von der Gesellschaft aufzunehmenden Prioritätsanlehens von 2,500.000 fl. unter den daselbst angegebenen Bedingungen und Modalitäten vom 1. Jänner 1894 angefangen auf den Staat zur Selbstzahlung zu übernehmen.

Im Artikel III sind die zur Durchführung des Uebereinkommens erforderlichen, in den §§ 4 und 10 desselben angeführten Steuer-, Stempel- und Gebührenbefreiungen normirt.

Artikel IV enthält die Bestimmungen wegen Verwendung des in das Eigenthum des Staates zu übergebenden Restbetrages des zu emittirenden Prioritätsanlehens und die Bewilligung eines Specialcredits von 400.000 fl. für das Jahr 1894 zur Bestreitung der aus Anlass des Anschlusses an das russische Bahnnetz bei Nowosielitza erwachsenden Kosten.

In Artikel V ist die übliche Bestimmung über die Betriebführung der zu erwerbenden Localbahn in eigener Regie des Staates enthalten.

Artikel VI endlich bestimmt den Eintritt der Wirksamkeit des Gesetzes mit dem Tage der Kundmachung und schliesst mit der Vollzugsbestimmung.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 37. Sitzung des Herrenhauses vom 16. December wird auf Antrag des Referenten Freiherrn von Frankenstein die Regierungsvorlage, betreffend die Verlängerung des Gesetzes vom 25. Mai 1883 über die Gebühren-Erleichterungen anlässlich der Convertirung von Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen angenommen.

Freiherr von Pusswald berichtet schliesslich im Namen der Eisenbahn-Commission über den Gesetzentwurf betreffend die Herstellung der Ybbsthalbahn und beantragt, dem vom Abgeordnetenhause angenommenen Gesetzentwurfe die Zustimmung zu ertheilen.

Freiherr von Gudenus dankt der Regierung für die Einbringung dieser Vorlage, durch welche den Wünschen eines grossen Theiles der Bevölkerung des Viertels ob dem Wiener Wald Rechnung getragen werde. Doch gebe es in Niederösterreich noch grosse Gebiete, welche jeder Eisenbahnverbindung entbehren. Redner möchte es deshalb der Regierung anheimstellen, ob nicht durch Beseitigung einiger Härten bei der Ertheilung von Concessionsurkunden die Unternehmungslust im Interesse des Ausbaues des Eisenbahnnetzes von Niederösterreich gefördert werden könnte.

Der Gesetzentwurf wird hierauf angenommen.

Ueber Bericht und Antrag desselben Referenten werden hierauf die Gesetzentwürfe betreffend den Bau der Eisenbahn Halicz-Ostrów (Tarnopol) mit Abzweigungen nach Brzežany und Podhajce, dann betreffend die Herstellung der Valsuganabahn zum Beschlusse erhoben.

In der 256. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. December ergreift das Wort Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand: In der 232. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 10. October d. J. haben die Herren Abgeordneten Neuber und Genossen unter Hinweis auf den ihrer Anschauung nach allzu langsamen und für die Interessentenkreise ungünstigen Verlauf der Verhandlungen in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz über die den Bahnverwaltungen vom Handelsministerium bekanntgegebenen 52 Beschwerdepunkte betreffend das neue Eisenbahn-Betriebs-Reglement und die zu demselben in den Tariftheil I aufgenommenen Zusatzbestimmungen an meinen Herrn Amtsvorgänger die Anfrage gerichtet, ob er geneigt sei, die auch von der Regierung anerkannten, so berechtigten Beschwerden des Publicums, welche bei der Directoren-Conferenz keine Berücksichtigung gefunden haben, neuerdings einer eingehenden Würdigung und Berathung durch die Eisenbahnen unterziehen zu lassen und auf vollständige Erledigung der Beschwerdepunkte energisch zu dringen, eventuell auch Delegirte der Handelskammer beizuziehen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich zunächst zu bemerken, dass die Behandlung der der Südbahn-Gesellschaft als Vorsitzenden in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz mit den Handelsministerial-Erlässen vom 28. März, 15. April und 1. Juni bekanntgegebenen Beschwerden der Geschäftswelt gegen das Eisenbahn-Betriebs-Reglement und den gemeinsamen Tariftheil I folgende Stadien zu durchlaufen hatte.

Zur Vorberathung der dem Handelsministerium in der Anzahl von circa 80 nur zum Theile gleichlautenden Petitionen zugegangenen Beschwerdepunkte musste mit Rücksicht auf das gleichzeitige Eingreifen des Gegenstandes in verschiedene sonst getrennt behandelte Zweige des Eisenbahndienstes erst ein besonderes Comité gebildet werden.

Wird weiter in Erwägung gezogen, dass alle erforderlichen Schritte nicht im engeren Kreise der österreichischen Eisenbahnen allein, sondern wegen der Gemeinsamkeit der Angelegenheit nur im Vereine mit den ungarischen Verwaltungen unternommen werden konnten, so wird wohl zugegeben werden müssen, dass eine wesentliche Abkürzung der Verhandlungsdauer kaum möglich gewesen wäre, zumal die Eisenbahn-Verwaltungen ohnehin in der entscheidenden Eisenbahn-Directoren-Conferenz vom 21./22. September 1893 die gegen die Beschlüsse der Directoren-Conferenz den Verwaltungen satzungsgemäss vorbehaltene dreissigtägige Einspruchsfrist auf acht Tage herabgesetzt haben.

Anlangend den Umfang der Berathung in der Directoren-Conferenz, so hat sich dieselbe im Sinne der den Bahnverwaltungen mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 24. März 1893, Z. 9433, gegebenen Directive zunächst auf jene Beschwerde-

punkte erstreckt, welche nicht eine Abänderung des Betriebsreglements selbst, sondern nur der Durchführungs-Bestimmungen zu demselben bezwecken.

Bei diesen Berathungen sind übrigens von den den Bahnverwaltungen bekanntgegebenen Beschwerdepunkten bereits 39, und nicht, wie von den Herren Interpellanten angenommen wird, nur 10 derselben, in Behandlung gezogen worden, und haben hievon 20 Punkte ganz oder theilweise Berücksichtigung gefunden, wonach die Beschlüsse der Directoren-Conferenz in zwei der wichtigeren Punkte auch schon in dem am 15. November d. J. in Wirksamkeit getretenen I. Nachtrage zum gemeinsamen Tariftheile I bereits zur Durchführung gelangt sind. Aber auch die verbleibenden 13, das Betriebsreglement selbst betreffenden Beschwerdepunkte sind bereits in Verhandlung gezogen, indem am 17. November d. J. die erste Berathung des von den Bahnverwaltungen zu diesem Zwecke eingesetzten Specialcomité abgehalten worden ist.

Was nun die anscheinend verhältnissmässig grosse Anzahl von Beschwerden anbelangt, denen die Bahnverwaltungen bisher keine Folge gegeben haben, so möchte ich nur betonen, dass, wenngleich den Bahnverwaltungen alle 52 aus den Interessenten-Kreisen zur Geltung gebrachten Wünsche behufs eingehender Erwägung und Würdigung hinausgegeben wurden, das Handelsministerium doch hiedurch noch keineswegs von vornherein die Berechtigung aller dieser Wünsche anerkannt hat.

Gleichwohl lässt sich nicht in Abrede stellen, dass unter den von den Bahnverwaltungen abgelehnten Wünschen sich auch solche befinden, deren nochmalige eingehende Erwägung jedoch nicht im engeren Kreise der Eisenbahn-Verwaltungen allein, sondern schon behufs der hievon zu erhoffenden Aufklärung und Richtigstellung der Anschauungen im unmittelbaren Meinungsaustausche mit den Interessenten selbst wünschenswerth erscheint.

Das Handelsministerium wird daher im Sinne der Anregung der geehrten Interpellanten sowie in Ausführung des vom Staatseisenbahnrathe in der Sitzung am 23. October 1893 gefassten Beschlusses eine beschränkte Enquête, bestehend aus Delegirten sowohl der Interessenten-Kreise, als auch der Eisenbahn-Verwaltungen einberufen, welche sich nicht nur mit den noch ganz unerledigten Beschwerdepunkten, sondern auch, soweit erforderlich, mit den bereits behandelten Wünschen der Verkehrswelt zu beschäftigen haben wird.

In der Sitzung des hohen Hauses vom 17. März 1893 haben die Herren Abgeordneten Biankini und Genossen eine Interpellation in Betreff der Arbeiten im Hafen von Nona (Niu) an meinen Vorgänger im Amte gerichtet und die Frage gestellt, ob der Handelsminister gewillt ist, die nothwendigen Arbeiten im genannten Hafen unverzüglich anzuordnen, damit die Ursachen des physischen und ökonomischen Verfalles jener Gegend endgiltig beseitigt werden?

Ich beehre mich diese Anfrage in Folgendem zu beantworten:

Nach der gegenwärtigen Lage der Verhältnisse kommen bezüglich Nona's drei Momente in Betracht, nämlich:

1. Die Rücksichten der öffentlichen Gesundheitspflege in diesem Orte und dessen Umgebung;
2. die Amelioririrung des dortigen Sumpfterrains;
3. die Verbesserungen an dem Canale und Hafenbassin von Nona behufs Hebung des Schiffsverkehres.

Was die in das Ressort des Handelsministeriums gehörigen Vorkehrungen betrifft, bin ich in der Lage auf einen Umstand hinzuweisen, welcher die Mitwirkung der Seeverwaltung unter gegebenen Voraussetzungen in nicht allzu ferner Zeit ermöglichen wird.

Die Baggerungsarbeiten an unserer Küste, welche bisher vertragsmässig einer Privat-Unternehmung überlassen waren, sollen künftig in eigene Regie übernommen werden, und erscheint ein Theilbetrag zur Anschaffung des nothwendigen Materials in den Staatsvoranschlag für das Jahr 1894 eingestellt.

Wenn die bezüglichen Ansätze die verfassungsmässige Genehmigung erhalten haben werden, wird es möglich sein, auf dem Gebiete des Baggerwesens eine regere Thätigkeit zu entfalten und die in mehreren Häfen erforderlichen Baggerungen rascher vorzunehmen, wobei auf die Bedürfnisse von Nona entsprechend Rücksicht genommen werden wird.

In der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 28. November 1893 haben die Herren Abgeordneten Dr. Laginja und Genossen die Anfrage an mich gerichtet, ob ich gesonnen bin, die Interpellation desselben Herrn Abgeordneten und Genossen vom 17. Februar 1893, betreffend die Betriebseinnahmen des österreichischen Lloyd im Jahre 1892 zu beantworten oder sonst die Gründe der Nichtbeantwortung anzuführen.

Ich beehre mich hierauf Folgendes zu erwidern:

Die Betriebsergebnisse des Lloyd im Jahre 1892 wurden von meinem Herrn Amtsvorgänger bei Beantwortung einer analogen Interpellation der Herren Abgeordneten Biankini und Genossen in der Sitzung des hohen Hauses vom 1. März 1893 eingehend erörtert, und habe ich in dieser Beziehung nichts beizufügen.

Wie bei dieser Gelegenheit angedeutet wurde, muss zur richtigen Beurtheilung der Betriebsergebnisse auch auf die correspondirenden Auslagen Bedacht genommen werden, in welcher Beziehung im Betriebsjahre 1892 — dem ersten der neuen Verwaltung — bedeutende Ersparungen angebahnt wurden, welche das Endergebniss nicht als ein so ungünstiges erscheinen liessen, als es wohl angenommen wurde.

Die systematische Erweiterung dieser Ersparungen, die entsprechende Reform der Verwaltung im mercantilen Sinne, die bessere Ausnützung der Conjuncturen des Seefrachtgeschäftes durch Ausdehnung der freien, nämlich nicht subventionirten Fahrten, werden für das laufende Jahr eine weit günstigere Bilanz ergeben, und betragen auch die Betriebseinnahmen bis Ende September 1893 6,086.432 fl. gegen 5,063.637 fl. bis Ende September 1892 oder eine Zunahme um 1,022.795 fl.

Die Annahme, dass die Geschäftslage des Lloyd im Jahre 1892 wegen der Cholera-Epidemie in Hamburg eine günstigere gewesen sei und dass der Lloyd dieselbe nicht gehörig ausgenützt habe, erscheint insofern nicht zutreffend, als auch ungünstige sanitäre Verhältnisse, insbesondere bei nicht sehr langer Dauer, nicht vermögen, dem Zuge des Handels sofort eine andere Richtung zu geben, wie denn thatsächlich der Verkehr via Triest durch den gedachten Umstand keine nennenswerthe Vermehrung erfahren hat.

Das Haus schreitet zur Tagesordnung.

Abg. Szczepanowski referirt im Namen des Eisenbahn-Ausschusses über die Regierungs-Vorlage betreffend die Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 17. Juni 1887, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb der Localbahnen getroffen werden, und beantragt die unveränderte Annahme der Regierungsvorlage, da das neue Gesetz über den Bau und Betrieb von Localbahnen erst im kommenden Jahre vorgelegt wird und erst dann zur Berathung kommen kann, während das gegenwärtige mit Ende dieses Jahres erlischt. Eine Verlängerung auf ein Jahr sei somit geboten, damit in der Verwaltnng dieses wichtigen Gebietes keine Lücke entsteht.

Abg. Dr. Fux spricht seine Befriedigung über die gestrigen Ausführungen Sr. Excellenz des Herrn Finanzministers aus, welcher die Erklärung abgab, dass in Bezug auf den Localbahnenbau ein neuer Weg eingeschlagen werden solle. Dennoch sei er nicht im Stande, die Besorgniss zu unterdrücken, dass in diesem Falle das Bessere der Feind des Guten sein könnte. Was solle geschehen, bis der in Aussicht gestellte Localbahn-Bauplan zur Vorlage gelangt sein wird? Man werde doch nicht bis dahin den Bau von Localbahnen sistiren wollen? Redner würde wünschen, dass bis das zur Durchführung eines solchen Localbahn-Bauplanes nöthige Anlehen aufgenommen sein werde, der bisherige Weg in Bezng auf den Bau von Localbahnen nicht verlassen werden möge. Er macht darauf aufmerksam, dass ein solches Programm nicht so leicht festgestellt und schon im Principe nicht so rasch zu fixiren sei. Schliesslich befürwortet Redner die Angliederung der mährischen Enclave Hotzenplotz durch eine Localbahn-Verbindung. Hotzenplotz sei auf drei Seiten von Preussen eingeschlossen und ohne eine Bahnverbindung mit Oesterreich wirthschaftlich preisgegeben. Redner bespricht sodann die Verhältnisse dieser Stadt, welche höher besteuert sei als die besten Bezirke der Hanna. Auch was die Wahlen anbelange, sei hier die Anomalie vorhanden, dass Hotzenplotz in keinen Städtewahlbezirk eingereiht sei und durch Wahlmänner wähle. Er empfiehlt die Annahme der Vorlage.

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand:

Ich werde nicht in die Discussion der ganzen Frage über das Localbahnwesen eingreifen. Ich möchte nur den Herrn Vorredner beruhigen und von meinem Standpunkte aus der Ansicht entgegentreten, dass Mähren ein vernachlässigtes Land sei und dass die Regierung Mähren nicht ebenso wie alle übrigen Kronländer in seiner culturellen Entwicklung gepflegt und gehoben hat. Ich glaube, es wird Niemand, der durch Mähren reist, von diesem Lande den Eindruck eines vernachlässigten Landes empfangen, er gewinnt vielmehr den Eindruck eines der blühendsten, fruchtbarsten und in gedeihlichster Entwicklung begriffenen Länder.

Wenn wir die Alpenländer in Rücksicht nehmen, so glaube

ich, dass kaum ein Angehöriger dieser Länder die Fluren Mährens betreten wird, ohne dass ein gewisser Neid über den reichen Segen, der über Mähren verbreitet ist, in seiner Brust anfsteigt.

Auch in Bezug auf Bahnen und Localbahnen ist Mähren nicht gegenüber den anderen Ländern vernachlässigt. Wenn auch der Staat dort Localbahnen bisher nicht gebaut hat, so ist das Opfer, welches der Staat gebracht hat, indem er die Nordbahn nicht verstaatlichte, ein so grosses, dass ich es heute nicht hringen würde nnd lieher in Mähren eine Reihe von Localbahnen selbst gebaut hätte, ohne der Nordhahn diese Verpflichtung aufznerlegen.

Mit der Nichtverstaatlichung hat also der Staat weit grössere Opfer gebracht, indem der Aushau der Localbahnen der Nordhahn auferlegt worden ist, als wenn der Staat selbst diese Localbahnen gebaut hätte.

Aber wir stehen auf dem Standpunkte, den früher schon Se. Excellenz der Herr Finanzminister ausgesprochen hat, dass es nicht Sache des Staates ist, die Localhahnen nach jeder Richtung hin auszubauen, dass er weder die finanziellen Mittel dazu hat, noch dass er in den einzelnen Fällen in der Lage ist, die Bedürfnisse jeder einzelnen Gegend so genau zn erheben, um zu wissen, welche der verschiedenen gewünschten Varianten die beste ist, und in welchem Masse gerade in diesem Falle von Seite des Staates eingegriffen werden soll. Deshalh haben wir es empfohlen, und werde ich auch heuer wieder an Mähren herantreten mit dem Wnnsche, dass Mähren, welches eines der reichsten Länder ist, dem Beispiele anderer Länder folge und auch dort ein Localbahngesetz geschaffen werde, welches es der Regierung ermögliche, in einem weit erhöhten Grade in Mähren das Localhahnwesen durchzuführen. Ich glaube, dass gerade Mähren dazu berufen wäre, seinen Credit mit in die Waagschale zu werfen, weil es — wie gesagt — eines der wohlhabendsten und reichsten Länder ist, und das, was das arme Steiermark geleistet hat, wird Mähren ein Leichtes sein zu leisten. Die Regierung wird nur zu glücklich sein, dieses fruchtbarste und cultivirteste Land Oesterreichs mit Localhahnen nach allen Richtungen durchzogen zu sehen. Diese Localbahnen sollen auch his an die Reichsgrenze führen, damit die Grenzbezirke, wie Hotzenplotz, der Segnungen eines geregelten Eisenhahnhetriebes mit dem Inlande und durch dasselbe theilhaftig werden, und es sollen die Bahnen den Verkehr von den Grenzen zum Centrum leiten, so dass ein ungünstiger Vergleich mit den Nachbarländern nicht aufkommen kann. Ich möchte also heute schon den Herren aus Mähren empfehlen, im Landtage für diese Intention der Regierung einzutreten.

Die Vorlage wird sodann in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Ahg. Popper erstattet im Namen des Eisenhahn-Ausschnsses Bericht über die Regierungsvorlage, hetreffend die Erwerhung der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza dnrch den Staat und stellt folgende Anträge:

„1. Das Haus wolle dem Gesetzentwurfe die verfassungsmässige Genehmigung ertheilen.

2. Das Haus wolle heschliessen: Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, bei Erstellung von Verbandtarifen für die aus Russland über Oesterreich transitirenden Güter dahin zn wirken, dass die Frachtsätze über die Einhruchstation Nowosielitza mit jenen via Podwoloczyska gleichgehalten werden."

Die Regierungsvorlage wird in zweiter und dritter Lesung angenommen, und die vom Ausschusse heantragte Resolution gelangt gleichfalls ohne Debatte zur Annahme.

Ahg. Szczepanowski erstattet im Namen des Eisenbahn-Ausschusses Bericht über die Regiernngsvorlage, hetreffend die Erwerhung der Bahnlinien der österreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft durch den Staat, sowie betreffend die Herstellung der Localbahnen Lindewiese—Barzdorf (Heinersdorf) und Niklasdorf—Zuckmantel anf Staatskosten.

Der Referent beantragt die unveränderte Annahme der Regierungsvorlage sowie folgender Resolution: „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die Tracirung der Linien Troppan—Wigstadtl und Barzdorf—Jauernig auf Staatskosten vornehmen zu lassen."

Abg. Kaftan macht die Regierung darauf aufmerksam, dass sie für eine Verlängerung der Frachtengarantie-Verträge werde Sorge tragen müssen, und wirft die Frage auf, ob nicht das Erträgniss dieser Linien durch Einführung des Staatsbahntarifes in einer für den Staat bedenklichen Weise alterirt werden könnte. Er richtet schliesslich an die Regierung die Anfrage, oh sie die mit der gegenwärtigen Vorlage wieder eingeleitete Verstaatlichungs-Action nach einem bestimmten Programme fortzusetzen gedenke, und fordert sie auf, binnen kurzer Zeit eine Vorlage wegen Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn im Hause einzubringen.

Abg. Kaiser betont, auch sein Wahlbezirk habe so traurige Verkehrsverhältnisse aufzuweisen, wie sie der Ahg. Fux bezüglich seines Wahlbezirkes geschildert hahe. Er begrüsst die gegenwärtige Vorlage der Regierung, indem er hetont, dass dnrch den Ansbau der Linien Lindewiese—Barzdorf und Niklasdorf—Zuckmantel der Verkehr nicht mehr werde über preussisches Gebiet gehen müssen. Er begrüsste die Vorlage auch deswegen, weil sie wieder ein Schritt sei auf der Bahn, die er als die richtige anerkenne, nämlich auf der Bahn, die wichtigsten Verkehrsmittel in die Hand des Stantes zu legen. Er müsse aber doch mit seiner Freude zurückhaltend sein; denn es liege trotz des heutigen Gesetzes die Gefahr vor, dass die damit angestrebte nothwendige Bahnverbindung für das nordwestliche Schlesien nicht zu Stande kommen werde, nachdem nach einer Bestimmung des Gesetzes die Interessenten-Beiträge für diese beiden Linien sich auf mindestens 270.000 fl. helaufen sollen. Wenn auch zu hoffen sei, dass der schlesische Landtag mit einer Suhvention vorgehen werde, so sei doch die Gefahr vorhanden, dass noch eine Summe fehlen werde, da die Interessenten nicht so viel zn leisten im Stande sein werden. Die Regierung möge erwägen, oh nicht der traurigen wirthschaftlichen Lage des Landes einigermassen Rechnung getragen werden könnte. Redner wünscht ferner den Ausbau der in Aussicht genommenen Linien als normalspurige Bahnen, sowie einen Anschluss dieser Linien nach Würbenthal oder an die mährisch-schlesische Centralbahn. Er empfiehlt die Annahme der Vorlage nnd hittet die Regierung, das Land Schlesien einigermassen mehr zu berücksichtigen. Der Dank der Bevölkerung sei der Regierung und dem Reiche in Schlesien sicher.

Abg. Dr. Menger heht hervor, dass auch dieses Gesetz die Nothwendigkeit des Staatshahnbaues heweise; denn obwohl der Staat die Linien im Vergleiche zum Ertrage billig ühernehme, wäre er doch besser davongekommen, wenn er sie seinerzeit selbst gehaut hätte. Redner bespricht sodann eingehend die Nothwendigkeit der möglichst raschen Verstaatlichung der mährisch-schlesischen Centralbahn, ferner die Bedentung der Linien Lindewiese—Barzdorf [und Niklasdorf—Zuckmantel. Die letztere Linie müsse normalspurig gehant werden, dann werde sie unzweifelhaft nicht nur in wirthschaftlicher, sondern auch in finanzieller Beziehung Erfolge hringen. Redner wünscht, dass hei Ersparungen im Bahnhaue der Beitrag der Interessenten namhaft herabgesetzt werde, der ja mit Rücksicht auf die dürftigen Verhältnisse des Landes zu hoch hemessen sei. Er hespricht sodann die Nothwendigkeit der Linie Jauernig—Barzdorf, dankt dem Referenten dafür, dass er die Tracirung auf Staatskosten beantragt habe, und richtet an die Regierung die dringende Bitte, die Ausführnng seiner Vorschläge im Interesse des Touristenverkehres und des Aufschwunges der Stadt Jauernig zu heschleunigen. Sodann bespricht Redner mit Rücksicht auf die Ausführungen des Herrn Handelsministers, dass den Localhahnen in Zukunft grössere Anfmerksamkeit zuzuwenden sei, die Nothwendigkeit, dass in verschiedenen schlesischen Industrie-Gehieten, welche derzeit in grosses Elend verfallen, da sie der Bahn enthehren, mit möglichster Beschleunigung Localbahnen gebaut werden. Redner führt inshesondere an Freudenthal—Engelsberg—Morau, dann die Gegend zwischen Olbersdorf und Zuckmantel, die früher eine sehr starke Industrie besessen habe, dann die Linie von Benisch nach Kriegsdorf nnd von Freudenthal nach Benisch, endlich die Linie Troppau—Wigstadtl, hezüglich deren auch eine Resolution vorliege. Redner heht hervor, dass er sich darüber freue, dass die Linien Lindewiese—Barzdorf und Zuckmantel—Niklasdorf endlich bewilligt werden, da er durch mehr als fünfzehn Jahre allemal für den Aushau dieser Linien eingetreten sei. Hoffentlich werde der Ausbau der anderen Linie nicht so lange auf sich warten lassen.

Nach dem Schlussworte des Referenten wird die Regierungsvorlage in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Zum Resolutions-Antrage des Ausschusses ist zum Worte gemeldet Abg. Dr. Demel. Er hefürwortet die vom Ausschusse vorgeschlagene Resolution, indem er die Tracirung der Linie Troppau—Wigstadtl und Jauernig—Barzdorf auf Staatskosten wärmstens empfiehlt. Die Ausschuss-Resolution gelangt sodann gleichfalls zur Annahme.

Ahg. von Henzel referirt im Namen des Eisenhahn-Ausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Fortsetzung der Vinkovce-Brčkaer Localeisenbahn von der Station Gunja mit Ueherbrückung der Save bis nach Brčka.

Dem Antrage des Referenten entsprechend wird die Vorlage ohne Dehatte in zweiter und dritter Lesung angenommen

Abg. Graf Pálffy erstattet im Namen des Budget-Ausschusses Bericht über den Dringlichkeits-Antrag der Abgeordneten Tausche und Genossen, betreffend die weitere Herabsetzung der Frachttarife für Heu und Stroh auf den k. k. Staats- sowie den Privateisenbahnen und stellt folgende Anträge:

„Das Haus wolle beschliesen: Das k. k. Handelsministerium wird aufgefordert:

a) auf den k. k. Staatsbahnen nach allen Destinationen, welche im Nothstandsgebiete Böhmens liegen, für Heu- und Strohsendungen den Frachtsatz von zehn Kreuzern auf fünf Kreuzer herabzusetzen, sowie bei den Verwaltungen der Privateisenbahnen eine gleiche Herabsetzung auf die Hälfte zu veranlassen;

b) bei Verladung von losem Heu und Stroh diesen ermässigten Frachtsatz, jedoch nur für das factische Ladegewicht, gewähren, beziehungsweise dessen Gewährung veranlassen zu wollen."

Der Antrag des Budget-Ausschusses wird ohne Debatte angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project für die Verbindung der projectirten mit elektrischer Kraft zu betreibenden Stadtbahn in Carlsbad mit der geplanten Localbahn Carlsbad—Giesshübl-Puchstein. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 9. December das von dem Stadtrathe in Carlsbad gemeinschaftlich mit der Firma Heinrich Mattoni in Giesshübl-Puchstein vorgelegte Project, betreffend die Verbindung der Seitens des genannten Stadtrathes projectirten, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Stadtbahn in Carlsbad mit der von der Firma Heinrich Mattoni geplanten Localbahn Carlsbad—Giesshübl-Puchstein an die k. k. Statthalterei in Prag mit der Aufforderung geleitet, das gedachte Project im Sinne der bestehenden Vorschriften der politischen Begehung — jedoch mit Ausschluss der Enteignungsverhandlung — zu unterziehen und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten.

[H.-M.-Z. 58.357.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellungen am Bahnhofe in Wien.) Für die nachfolgenden Herstellungen wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt, und zwar: je ein Nebengebäude beim Heizhause Nr. 1 in Wien und beim Betriebsgebäude in St. Marx und für ein Wächterhaus in km 1·01 der Schlachthausbahn links der Bahn; Thürvorbau beim Wächterhause Nr. 44/10; Einführung der Wasserspülung in acht Nebengebäuden des Aufnahmsgebäudes in Wien; äussere Fensterjalousieladen im Verkehrs- und Zugförderungs-Bureau im Aufnahmsgebäude in Wien; Doppelfenster in der Kanzlei der Heizhauswerkstätte in Wien und Fensterrouleaux für sechs Fenster beim Pumpenhause in Simmering.

[15. November, Z. 60.554.]

— (Linien Wien—Bodenbach, Chotzen—Halbstadt, Poříčan—Nimburg: Baulichkeiten in mehreren Stationen.) In den Stationen Brünn oberer Bahnhof, Přelouč, Bubenč und Kralup der Linie Wien—Bodenbach, ferner in der Station Nachod der Linie Chotzen—Halbstadt werden behufs Unterbringung des Beheizungsmaterials für Waggons neue Schuppen, und in der Station Neustadt a/d. M. ein Anbau an den bestehenden Kohlenschuppen, in der Station Nimburg der Linie Poříčan—Nimburg ein Anbau an das bestehende Oberbaumagazin für denselben Zweck hergestellt.

[15. November, Z. 57.518.]

— (Linie Böhm.-Trübau—Olmütz: Wirthschaftshöfe in der Station Müglitz.) Bei den gesellschaftlichen Naturalwohnungen in der Station Müglitz werden für Zwecke der Bahnbediensten zwei Wirthschaftshöfe hergestellt.

[3. November, Z. 55.674.]

— (Linie Brünn—Segengottes—Okřisko: Errichtung einer Signalhütte in Segengottes.) In der Station Segengottes wird am Stationsende gegen Brünn eine hölzerne Signalhütte aufgestellt. [14. November, Z. 57.214.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 1. August bis zum 1. September d. J. fanden im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 rücksichtlich 10 Stück für die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmten Güterzugslocomotiven, welche sämmtlich in der Wiener Locomotivfabrik zu Floridsdorf nach den mit Handelsministerialerlass vom 12. November 1887, Z. 38.866, genehmigten Typenplänen erbaut sind, die technisch-polizeilichen Prüfungen mit günstigem Ergebnisse statt. Diese Maschinen tragen die Fabricationsnummern 871 bis 880 und die Inventarsnummern 5723 bis 5732 und gehören sämmtlich der Kategorie III c an. Die Kessel dieser Maschinen wurden alle laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen und haben dieselbe anstandslos bestanden. Sämmtliche gleichartig gebauten Maschinen besitzen im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist und sind alle Achsen miteinander gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse. Die Locomotiven haben wagrechte, aussenliegende Dampfcylinder, innenliegende Rahmen; die Steuerung, nach Allan hergestellt, ist innenliegend, die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird mittelst sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen und ist zwischen den Federn der dritten Achse eine Traverse vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen, weiters ist die Locomotive noch mit einem variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injecteuren, System Friedmann, Classe E, Nr. 9, einem Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Rose und Einsatzrohr mit Sieb, Vacuumbremse, auf den Tender und Wagenzug wirkend, Dampfheizungseinrichtung und Geschwindigkeitsmesser versehen. Die Spurweite ist bei allen zehn Locomotiven eine normale und beträgt das Totalgewicht jeder dieser Locomotiven 41·5 Tonnen, die concessionirte Dampfspannung 11 Atmosphären. Die Probefahrten mit sämmtlichen Maschinen wurden auf der 11·9 km langen Theilstrecke Wien—Purkersdorf der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vorgenommen. Hiebei wurde eine maximale Geschwindigkeit von 64 bezw. 65, 68, 70 und 71·5 km per Stunde und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 30, 34, 35, 40, 46 bezw. 53 km per Stunde erreicht. Da sämmtlichen Locomotiven selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit stets einen ruhigen und sicheren Gang bewahrten, so obwaltete mit Rücksicht auf das nach jeder Hinsicht günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfungen aus Sicherheitsrücksichten keinerlei Anstand, diese vorbeschriebenen zehn Lastzugsmaschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den k. k. österr. Staatsbahnen zu übergeben. [Z. 64.419.]

Böhmische Westbahn. (Einstellung von heizbaren Bierwagen in den gesellschaftlichen Wagenpark.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der k. k. priv. Böhmischen Westbahn in Vorlage gebrachten Typenpläne für heizbare Biertransportwagen mit Bremse, von welchen drei Stück für das bürgerliche Brauhaus in Pilsen gebaut werden sollen, genehmigt; das k. k. Handelsministerium behält sich jedoch die Hinausgabe von einheitlichen Normativbestimmungen hinsichtlich der Einstellung heizbarer Güterwagen in den Fahrpark der Eisenbahnen vor. [Z. 57.316.]

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 14. December d. J. den Geheimen Rath, Handelsminister Gundaker Grafen Wurmbrand von dem Amte eines Landesbauptmannes im Herzogthume Steiermark unter vollster Anerkennung seiner vieljährigen, hervorragenden und besonders erfolgreichen Thätigkeit auf dem Gebiete der autonomen Verwaltung Steiermarks allergnädigst zu entheben geruht.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den bei der k. k. Statthalterei für Böhmen in Verwendung stehenden k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling mit den Functionen des l. f. Commissärs bei der Actiengesellschaft „Localbahn Wotic-Selčan in Prag betraut.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Heftes 3 zu Theil II des Gütertarifs.

Am 1. Februar 1894 tritt als Theil II Heft 3 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifs ein Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Böhmen, einschliesslich der Station Iglau), dann zwischen Tetschen, Station der k. k. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft, Iglau und Tetschen, Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, Bodenbach und Kralup, Stationen der k. k. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits, und Stationen der k. Bayerischen Staatseisenbahn und der Localbahn Asch-Rossbach andererseits in Kraft.

Durch diesen Tarif werden die nachbenannten Tarife, beziehungsweise Frachtsätze nebst Nachträgen und sonstigen hiezu erlassenen Verfügungen aufgehoben und ersetzt:

1. Tarifheft II für den Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 1. April 1879;
2. Tarifheft III für den Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 1. April 1879;
3. Die im Tarifheft V für den Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 20. August 1880 enthaltenen Frachtsätze für Tetschen, Station der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn;
4. Ausnahmetarif für den Transport von Triest aus Bayern nach Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der k. k. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), der k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie nach Bodenbach, Station der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. September 1884;
5. Ausnahmetarif für die Beförderung von Cement von den Stationen Kiefersfelden und Kufstein der k. Bayerischen Staatsbahnen nach Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Oesterreichischen Staatsbahnen und der in Verbindung mit diesen verwalteten Eisenbahnen (Kaiser Franz Josef-Bahn, Eisenbahn Pilsen-Priesen, Komotau, Rakonitz-Protiviner Bahn, Böhmisch-Mährische Transversalbahn, Dux-Bodenbacher Eisenbahn, Prag-Duxer Eisenbahn), der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linien) vom 1. Juni 1890;
6. Ausnahmetarife für die Beförderung von Kaolin und Thonerde im Verkehre zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn und der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits, und Stationen der k. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. October 1891;
7. Ausnahmetarife für die Beförderung von Düngemitteln und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrication von Stationen der k. Bayerischen Staatseisenbahnen nach Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen vom 1. Jänner 1892.

Exemplare des neuen Tarifes werden bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 3.60 Kronen (fl. 1.80 ö. W.) für das Stück erhältlich sein.

Wien, am 15. December 1893. [1032]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güter-Verkehr.

Einführung eines Gütertarifes, gemeinschaftliches Heft II/C.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1894 gelangt der Gütertarif, Theil II, gemeinschaftliches Tarifheft C zur Einführung.

Dieses Tarifheft enthält besondere Bestimmungen nebst Kilometerzeiger für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien), der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen, der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckar-Eisenbahn, der kgl. Eisenbahn-Direction in Frankfurt a. M. (Linien des kgl. Eisenbahn-Betriebsamtes Wiesbaden und des kgl. Eisenbahn-Betriebsamtes Frankfurt a. M. südlich Fulda, eingeschl., und der kgl. Eisenbahn-Direction, linksrheinische, in Köln), Linien: Bingerbrück—Saarbrücken—Conz—Trier l. M.—

Pünderich, Perl—Karthaus—Blankenheim und Wilwerdingen—Sourbrodt nebst Abzweigungen anderseits.

Durch dasselbe wird rücksichtlich des vorgenannten Güterverkehres der Theil II (Allgemeines Heft) vom 1. August 1888 nebst Nachtrag aufgehoben.

Die auf Seite 6 des neuen Tarifheftes unter II enthaltene Bestimmung betreffs des Auf- und Abladens der zu den Frachtsätzen der Wagenladungsclassen C-1 und C-2 zu befördernden Güter tritt jedoch nicht in Kraft und ist zu streichen.

Exemplare des Tarifheftes C sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen um den Preis von 40 kr. ö. W. für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. December 1893. [1083]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband.
Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.

Nachtrag IV zu Theil III, Tarifheft Nr. 3.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 gelangt Nachtrag IV, zu Theil III, Tarifheft Nr. 3 vom 1. October 1889 (Ausnahmetarif für Getreide-Transporte aus Oesterreich, nördliches Gebiet, nach Süddeutschland) zur Einführung.

Nachtrag IV enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen und des Kilometerzeigers, sowie Aenderung der Reexpeditionsbestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 15. December 1893. [1084]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband.
Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.

Neuere Ausnahmetarife für Steinkohlen und Kokes, Theil V, Heft Nr. 1 und 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 gelangen folgende Ausnahmetarife zur Einführung:

1. Theil V, Heft Nr. 1 für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks zwischen Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrh.) und der Pfälzischen Eisenbahnen einerseits und der Station Innsbruck der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österreichische Linien) andererseits.

   Hiedurch wird der Ausnahmetarif für Steinkohlen und Coaks, Theil V, Heft Nr. 2 (Kohlentarif Nr. 15) vom 1. Jänner 1887 nebst Nachtrag I vom 1. Juni 1893 aufgehoben.

2. Theil V, Heft Nr. 2 für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks zwischen den Stationen Bingen, Frankfurt a. M. Staatsbahnhof (auch Staatsbahnhof M. N. B.), Frankfurt a. M.—Sachsenhausen (Staatsbahnhof), Frankfurt a. M. H. L. B., Frankfurt a. M. Ostbahnhof, Frankfurt a. M. Hafen, Gernsheim, Gustavburg, Kastel, Kastel Hafen, Ludwigshafen a. Rh., Mainz C. B., Mainz Hafen, Mannheim B. B., Mannheim H. L. B. und Mannheim—Neckarvorstadt einerseits und Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol) und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österreichische Linien) andererseits.

   Hiedurch wird der Ausnahmetarif für Steinkohlen und Coaks, Theil V, Heft Nr. 1 (3) vom 15. October, bezw. vom 1. November 1888 nebst Nachtrag I vom 1. Juni 1893 aufgehoben.

Insoweit durch die neuen Tarife, von welchen Exemplare bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten sind, Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis 15. Februar 1894 in Kraft.

Wien, am 15. December 1893. [1085]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 1.

Mit 1. Jänner 1894 gelangt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1, des Westungarisch-Steyerischen Eisenbahnverkehres für den directen Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen zwischen den inbenannten Stationen der kgl. Ungar. Staateisenbahnen, der Linien Budaörs—Bruck a. d. Leitha, Györ—Gyanafalva und Kis-Czell—Szekesfehérvár, sowie der westungarischen Localbahn und der Localbahn Szombathely-Pinkafö einerseits und den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen der Linie Graz—Fehring, sowie der Localbahnen Fehring-Fürstenfeld, Fürstenfeld-Hartberg und Gleisdorf—Weiz, endlich der Station Graz der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits zur Einführung.

Gleichzeitig wird der von der Ungarischen Westbahn ausgegebene, seit 1. Juli 1887 giltige Tarif ausser Kraft gesetzt.

Insoferne Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Februar 1894.

Wien, am 15. December 1893. [1086]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 tritt der Nachtrag V zu Theil II, Heft 1, Nachtrag IV zu Theil II, Heft 2, Nachtrag V zu Theil II, Heft 3, des Tarifes für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen der besonderen Bestimmungen, Ergänzungen und Berichtigungen der Cursdifferenzen, Einbeziehung neuer Stationen, Erweiterungen, bezw. Abänderungen bestehender und Aufnahme neuer Ausnahmetarife für Erze zum Hochofenbetriebe, für Petroleum-Naphta (Benzin aus Petroleum destillirt) und für Zündhölzer, endlich Berichtigungen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Bahnen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 13. December 1893. [1087]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung des Betriebes auf der Verbindungsstrecke der Station Nowosielitza der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza und der in Russland gelegenen Station R.-Nowosielitza der Russischen Südwestbahn.

Am 16. December 1893 wurde die Verbindungsstrecke zwischen der Station Nowosielitza der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza und der in Russland gelegenen Station Russisch-Nowosielitza im Anschluss an die neuerbaute Linie Nowosielitza—Mohilow der Russischen Südwestbahn für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Wien, am 19. December 1893. [1088]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Kilometer- und Zonenzeiger der Haltestelle Karanitz, giltig vom Tage der Eröffnung.

Von	Klm.	Zone	Von	Klm.	Zone
Strecke Altpaka—Časlau			**Strecke Clummetz—Geiersberg**		
Altpaka . . .	64	VI	Chlumetz . . .	9	I
Neupaka . . .	60	VI	Karanitz . . .	—	—
Bělohrad . . .	45	V	Dobřenitz-Sirowatka . . .	7	I
Lotha-Šarowa .	42	V	Praskačka . . .	13	II
Wostroměř . .	35	IV	Königgrätz . .	20	II
Wolmistan . .	30	III	Schlesische Vorstadt	25	III
Smidar	25	III	Hohenbruck . .	34	IV
Neubidschow .	19	II	Tinischt	42	V
Chlumetz . . .	9	I	Častolowitz . .	50	V
Žiželitz	13	II	Adlerkosteletz .	54	VI
Libnowes . . .	25	III	Doudleb	57	VI
Gross-Wossek .	32	IV	Pottenstein . .	62	VI
Kolin	40	IV	Bohousow . . .	69	VII
Sedletz-Kuttenberg	51	VI	Senftenberg . .	75	VII
Cirkwitz . . .	54	VI	Geiersberg . .	82	VIII
Časlau	60	VI	**Strecke Josefstadt—Jaroměř—Pardubitz**		
			Josefstadt-Jaroměř . . .	38	IV
Strecke Nimburg—Gross-Wossek			Černožitz . . .	33	IV
			Siniřitz	31	IV
			Předměřitz . .	25	III
			Königgrätz . .	20	II
Nimburg . . .	47	V	Opatowitz . . .	26	III
Podiebrad . . .	39	IV	Steblowa . . .	33	IV
Libitz	35	IV	Rossitz	40	IV
Gross-Wossek .	32	IV	Pardubitz . . .	43	V

Wien, im December 1893. [1089]

Localbahn Innsbruck-Hall i/T.

Ermässigung der Dauer- und Schülerkarten.

Mit 1. Jänner 1894 tritt eine Ermässigung der Dauer- und Schülerkarten in Kraft und haben diese Karten auch an Sonn- und Feiertagen Giltigkeit.

Tarifhefte sind zum Preise von 20 kr. per Stück in der Station Berg Isel erhältlich.

Wilten, am 17. December 1893. [1090]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Wiener Verbindungsbahn. K. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn.

Aenderung der Abonnementskartenpreise für 12 Monate innerhalb des Wiener Gemeindegebietes.

Vom 1. Jänner 1894 angefangen werden in den nachfolgend angeführten Relationen die Abonnementskarten für 12 Monate zu den nachverzeichneten Preisen ausgegeben:

Relationen	Abonnementskarten für 12 Monate		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Kronen		
A. Zwischen Wien S.B. einerseits und Meidling, Hetzendorf S.B. und Inzersdorf H. andererseits und diesen Stationen untereinander, ferner B. Zwischen dem Hauptzollamte und den Haltestellen der Wiener Verbindungsbahn und diesen untereinander ad A und B	200	150	100
C. Zwischen dem Hauptzollamte und den Haltestellen der Wiener Verbindungsbahn einerseits und Meidling, Hetzendorf S.B. und Inzersdorf H. andererseits	240	180	120

Wien, am 12. December 1893. [1091]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch Namens der k. k. pr. Wiener Verbindungsbahn und der k. k. pr. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn.

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Stationen der orientalischen und bulgarischen Eisenbahnen), Tarif vom 1. Jänner 1892. Abänderung der Beförderungsbestimmungen.) Mit Giltigkeit ab 1. Jänner 1894 erhält der erste Absatz des Artikels 15 der Beförderungsbestimmungen (Seite 24 des Tarifs) folgende Fassung:

„Die deutsche Levante-Linie wird aus ihren Seefrachtantheilen folgende Rückvergütungen gewähren:

a) Auf die nach den Wagenladungsclassen 5 und 6 abgefertigten Güter — für die Tonne

bei jährlicher Verladung von mindestens . . . . . 500 t 1·00 Mk. = 1·25 Frcs.
1000 „ 1·50 „ = 1·875 „

b) Auf die nach den Wagenladungsclassen 7—9 abgefertigten Güter und für Zucker in Wagenladungen (Classe 10) bei jährlicher Verladung von mindestens . . . . . 100 t 1·00 Mk. = 1·25 Frcs.
200 „ 1·50 „ = 1·875 „
300 „ 2·00 „ = 2·50 „
400 t u. mehr 2·50 „ = 3·125 „

c) Auf die nach den Wagenladungsclassen 7—13 abgefertigten Güter, ausschliesslich Zucker (vgl. unter b) bei jährlicher Verladung von mindestens 100 t 0·50 Mk. = 0·625 Frcs.
200 „ 0·75 „ = 0·9375 „
300 „ 1·00 „ = 1·25 „
400 t u. mehr 1·25 „ = 1·5625 „

Thüringisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891. (Nachtrag IX.) Mit Wirksamkeit vom 1. December ist der Nachtrag IX zur Einführung gelangt.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Nachtrag XVI.) Am 1. Jänner 1894 tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag XVI. in Kraft.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Tarifheft 2 betreffend.) Mit Giltigkeit vom 15. December wurde der Ausnahmetarif 22 für die Beförderung von Holzstoffpappe, ungeleimte, durch Aufnahme der Station Schmölln i. S. A. wie folgt ergänzt:

Nach	Von Eisenstein	Von Spiegelau
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Schmölln i. S. A.	1·35	1·67

Reexpeditions-Tarif für Flachs und Hanf für den Verkehr ab Königsberg und ab Elbing. (Nachtrag II.) Zum Reexpeditions-Tarif für Flachs und Hanf u. s. w. ab Königsberg und ab Elbing vom 13. April 1893 wurde mit Geltung vom 15. December 1893 der II. Nachtrag herausgegeben. Er enthält ermässigte Frachtsätze für den Verkehr nach schlesischen Stationen.

Deutsch-Sosnowice'r Grenzverkehr. (Einführung des II. Tarifnachtrages.) Mit dem 20. December a. St. 1893 — 1. Jänner n. St. 1894 — tritt zu dem Tarif für dem Deutsch-Sosnowice'r Grenzverkehr der zweite Nachtrag in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und des ersten Nachtrages, sowie Frachtsätze für eine grössere Anzahl neu aufgenommener Verbandsstationen enthält.

Königl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Ausnahme-Frachtsätze für Malz.) Am 15. December gelangten Ausnahme-Frachtsätze für Malz von den schlesischen Malzversandtstationen der Directionsbezirke Berlin und Breslau nach Station Hannover Südbahnhof zur Einführung.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Das

VERORDNUNGS-BLATT

des

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

für

Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

GANZ & CIE.

Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

BUDAPEST und LEOBERSDORF bei Wien

empfehlen ihre

Hartgussräder und **Kreuzungen,**
Räder für Bauunternehmungen, (338)
Waggons und **Drehscheiben,**
Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Gruben-Anlagen,
Mobile Beleuchtungs-Apparate für Eisenbahnen,
Anlage von Beleuchtungs-Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,
Turbinen-Anlagen,
Zerkleinerungs-Maschinen mit Hartgusswalzen und Hartgussbacken,
Maschinen für Papier- und Cellulose-Fabrikation,
Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,
Stahlguss-Artikel. Nr. 116

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführnng der Verordnung des k. k. Handelsministerinms vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässignngen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Knndmachung angefangen.

Bei Liquidirnng jeder Rechnnng, welche auf Grund eines der nachstehenden Zngeständnisse eingereicht wird, werden zur Decknng der Pnblications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnnngen werden in maximo gleichfalls nnr 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2618	Mährisch-Schlesischen Centralbahn		Ziegel, Maner- und Dachziegel, Kalksteine, Bausteine unbearbeitet, Bruchsteine, Sand, Lehm und Thon	der Schleppbahn bei Bystrowan km 4·5/6 nnd vice versa	Olmütz loco M.S.C.B.	In vollen Wagenladungen bei Entsprechung der für die Güter des Specialtarifes 3, bezw. der Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif		kr. ö. W. 2·5		Im Kurtirungswege	Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende Februar 1895 einzureichen sind	Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen
					Gr.-Wisternitz					2·5				
					Olmütz trans.					3·0				
2619			Oberschlesische Kohle	Gr.-Wisternitz	Der Schleppbahn bei Bystrowan in km 4·5/6	In vollen Wagenladungen				2·5				
2620			Gerste	Allen Stationen	Freudenthal	Bei Aufgabe resp. Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Directe Tarife Relation Ziegenhals—Jägerndorf—Olmütz	Verschieden	4·0	Verschieden			
			Malz	Freudenthal	Allen Stationen					4·0				
2621			Holz des Specialtarifes 2	Freudenthal	Ziegenhals trans.	Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 4000 Tonnen				Mark 0·28		Im Rückvergütungswege		
					Olmütz trans.					0·28				
					Jägerndorf trans.					0·16				
2622			Kalkasche, Kalk	Jägerndorf	Röwersdorf	Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 1500 m. Tonnen		Localtarif		Kreuzer ö. W. 7·2	6·0	1·2		
			Oberschlesische Kohle	Olbersdorf	Röwersdorf					4·0	1·0	3·0		
				Jägerndorf	Hennersdorf					8·8	5·8	3·0		

Mährisch-schlesischen Centralbahn

Fortlaufende Nr.	2623	2624	2625	2626	2627
Die Publication erfolgt: von der					
Die Publication erfolgt: und im Namen der					
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Saturationsschlamm D 15 P. 1	Holz H 20 Pos. 8	Drainröhren	Basaltschotter	1. Baumaterialien, als: Ziegel, Cement etc. 2. Eisenbestandtheile, als: Träger, Säulen, Transmissionen und ähnliche Fabrikseinrichtungs-Gegenstände; 3. Maschinenbestandtheile, Kessel etc. für Neubau
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Olmütz	Freudenthal	Ziegenhals loco	Domstadtl / Bärn / Freudenthal	Troppau und Olmütz loco und transit
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Gr.-Wisternitz	Ziegenhals loco	Troppau loco M.S.C.B.	Olmütz M.S.C.B.	Frendenthal
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an eine Holzpapierstoff- oder Cellulosefabrik adressirt und vom Adressaten bezogen werden	**Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 500 metr. Tonnen**	**Verfrachtung eines Minimalquantums von 300 Tonnen.** Frachtzahlung für das Ladegewicht	Die Sendungen müssen zum Bau und zur Ausrüstung der neuen Fabriksanlagen der Firma J. Rischke und Söhne für den Betrieb einer mechanischen Weberei bestimmt sein und diese Firma auf den Frachtbriefen als Empfänger erscheinen

Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894

Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Vom directen Tarife	Localtarif	Localtarif			
Frachtsatz per 100 kg						
Verschieden		18·9 kr. ö. W.	4·8 kr. ö. W	Kreuzer ö. W.	18·2	12	10·5
50% Nachlass von den normalen Frachtsätzen des vom 1. Jänner 1889 giltigen Localtarifes der M.S.C.B. bei Fixirung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km und eines Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg und Frachtbrief	0·28 Mark	17·4 kr. ö. W.	3·3 kr. ö. W.	Kreuzer ö. W.	15	10	9
		1·5 kr. ö. W.	1·5 kr. ö. W.	Kreuzer ö. W.	3·2	2	1·5
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz							
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze							
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege					
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende Februar 1895 einzureichen sind					Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende Februar 1895 einzureichen sind
Besondere Bemerkungen	Anf- und Ahladen hat die Partei zu besorgen						

2628

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nr.

Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
		Eisen und Stahl, auch verzinkt, u. zw. wie nachstehend: 1. Stab- u. Façoneisen (-Stahl) aller Art, als: Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, I-, U-Winkel-, Zaineisen, resp. Stahl, Hufstäbe, Flammen aus Eisen und Stahl											
		2. Platten und Bleche, auch verzinnt (Weissblech) und verbleit oder mit einer Legirung von Zinn und Blei überzogen, Schare und Streichbretter zu Pflügen, roh vorgearbeitet, ungelocht, ungeschliffen und ungeschärft											
		3. Säulen											
		4. Constructionstheile aus gewalzten Platten und Stäben											
		5. Grobe Façonstücke, gegossen oder geschmiedet, über 100 kg Gewicht per Stück, unverpackt oder nur theilweise verpackt, Rohstäbe, unverpackt											
		Ustron											
				a) Wien Nordbahnhof, Floridsdorf-Donaufeld und Jedlesee transito b) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito									
		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechtbaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen											
						Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstene jedoch bis Ende December 1894							
		Localtarife											
								a) Verscbieden b) 89·9 kr.					
								a) 76·2 kr. b) 77·2 kr.					
								a) Verschieden b) 12·7 kr.					
		Im Kartirungswege											

Fortlaufende Nr.	2629	2630	2631
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der von der			
für Artikel	Eisenbahnschienen, Eisenbahnschienen-Befestigungsmittel, Tyres, Radsterne, rohe Achsen, Räderpaare, zerlegte Drehscheiben, Wechsel, Weichen, eiserne Eisenbahnschwellen und eiserne Brückenbestandtheile	Gerste und Malz	Mineralische Kohlen
für die Transportstrecke von	Ustron	Prerau transito oder Hullein transito	Güter der Classe I
für die Transportstrecke nach	Friedek-Mistek K F.N.B.	Rzikowitz	Güter der Classe II
	Olmütz Sternberg	Prerau transito oder Hullein transito	Friedek-Mistek
	Olmütz Sternberg	Rzikowitz	Ostrau-Witkowitz
			Rožnau
			Rožnan
bezw. vice versa			
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen von Rzikowitz müssen bis Prerau oder Hullein im Local-Verkehre und ab diesen Stationen auf Grund directer Tarife, und die Sendungen nach Rzikowitz bis Prerau oder Hullein auf Grund directer Tarife und ab dort im Local-Verkehre expedirt werden	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarife	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Localtarife / Bis Krasna directer Ausnahmetarif vom 1. August 1889 und von Krasna Localtarife
Bezeichnung			
Frachtsatz per 100 kg	61·1 57·4 44·2 40·6 kr.	6·2 6·2 kr.	40·5 47·2 28·7 kr.
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	55·1 51·4 38·2 34·6 kr.	2·2 2·2 kr.	30·0 32·3 25·7 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	6·0 6·0 6·0 6·0 kr.	4·0 4·0 kr.	10·5 14·9 3·0 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die einen Rückvergütungsstempel Seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe und bei den Gütern der Classe I und II Original-Aufnahmsscheine, welche Documente nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2632	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Siehe nachstehende Tabelle			1. Ad a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief; ad b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen; ad c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen; ad d) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern österr. Währung inclusive Manipulationsgebühr

Von — nach oder umgekehrt		Frachten: Eilgüter, gewöhnliche a)	b)	c)	Classe I (Normal-Classe) a)	b)	c)	Classe II a)	b)	c)	Ermäss. Wagenladungs-Classen A c)	B	C	Specialtarife 1	2	3	Ausn.-Tarife Ib	IV	Sperrige Güter, im Tarife, Th. I. Abschnitt B—III, sub g)—α) Seite 125 und 126 aufgezählt b	d
Eger	Annathal Rothau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14·7	—	16·4	—	—	14·7	—	—
	Domina Schönlind	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39·5	27·1	—	—	—	—	—	—	—
	Jinonitz	359·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Krima Nendorf	228·2	—	—	—	—	—	—	—	—	53·7	—	39·5	27·1	—	—	27·1	—	—	—
	Kupferberg	228·2	—	—	—	—	—	—	—	—	53·7	—	39·5	27·1	—	32·8	27·1	27·1	27·1	—
	Ober-Graslitz	95·5	—	—	35·6	—	—	30·5	—	—	23·2	—	18·1	14·7	18·6	16·4	14·7	—	14·7	—
	Pressnitz Reischdorf	228·2	—	—	—	—	—	—	—	—	53·7	—	39·5	27·1	—	32·8	27·1	27·1	27·1	—
	Schmiedeberg	228·2	—	—	102·8	—	—	88·1	—	—	53·7	—	39·5	27·1	43·5	32·8	27·1	27·1	27·1	—
	Sebastiansberg	243·5	—	—	89·8	—	—	76·8	—	—	55·4	—	43·5	28·8	39·5	30·5	—	—	—	—
	Sonnenberg	228·2	—	—	—	—	—	—	—	—	53·7	—	39·5	27·1	—	—	27·1	—	27·1	—
	Tirschnitz	21·0	—	—	—	—	—	—	—	—	6·0	—	5·0	5·0	6·0	5·0	—	—	5·0	—
	Unter-Graslitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18·1	14·7	—	16·4	—	—	14·7	—
	Weleslawin, Wotwowitz, Zakolan	359·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Komotau transit (D.B.E.)	Jinonitz, Prag (Sandthor)	200·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weleslawin	200·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Wotwowitz	200·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Zakolan	200·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kralnp, Prag (Bnbna)	Eger, Franzensbad, Tirschnitz	359·8	272	238	—	133·3	119	116·3	111·3	105·3	—	—	—	—	—	—	—	—	101	52
	Komotau	200·0	144	128	—	72·0	64	—	—	64·0	—	—	—	—	—	—	—	—	55	31
	Saaz	—	130	114	—	—	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	29
Prag (Smichow)	Dentsch Kralnpp	222·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Domina Schönlind	242·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Eger, Franzensbad, Tirschnitz	359·8	272	238	—	133·3	119	116·3	111·3	105·3	—	—	—	—	—	—	—	—	101	52
	Komotau	200·0	144	128	—	72·0	64	—	—	64·0	—	50·0	—	—	—	31·0	—	—	55	31
	Krima Nendorf	262·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Knpferberg	288·4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Mostau Nebanitz	359·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pressnitz Reischdorf	282·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Priesen	200·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Saaz	178·0	130	114	—	65·0	57	—	—	57·0	—	—	—	—	—	—	—	—	50	29
	Schmiedeberg	304·4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Sonnenberg	270·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Tschernowitz	222·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weipert	325·2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Prag (Staatsbahnhof)	Eger	376	272	238	147	136	119	122	117	110	90	90	71	44·6	63	46	41	—	101	52
	Franzensbad	376	272	238	—	136	119	122	117	110	—	—	71	44·6	63	46	—	—	101	52
	Komotau	212	150	134	—	75	67	—	—	67	—	52	—	—	—	32	—	—	58	32
	Rakonitz	—	—	—	—	—	55	—	—	—	—	—	—	—	30	28	—	—	—	—
	Saaz	190	136	122	—	68	61	—	—	61	—	48	—	—	—	30	—	—	53	30
	Tirschnitz	376	272	238	—	—	—	122	117	110	—	—	—	—	—	46	—	—	101	52
Saaz	Eger, Franzensbad	—	178	158	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67	37

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2633			Abfälle von Kartoffeln bei der Spiritus- und Stärkefabrikation	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Ad a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief; ad b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen; ad d) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 3. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W. b) 117·0 116·5 114·0	d) 117·0 116·5 114·0			b) 16·7 16·2 13·7	d) 79·0 78·5 76·0	Im Kartirungswege		
					Komotau Saaz										
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				b) 118·0 117·5 115·5	d) 118·0 117·5 115·5	100·3	38·0	b) 17·7 17·2 15·2	d) 80·0 79·5 77·5			
					Komotau Saaz										
				Prag (Staatsbhf.)	Eger Franzensbad Tirschnitz				b) 119·5 119·0 117·0	d) 119·5 119·0 117·0			b) 19·2 18·7 16·7	d) 81·5 81·0 79·0			
					Komotau Saaz										
			Bier (excl. Bier in Fässern); Blei der Pos. B-20 des Tarifes, Theil I; Bleiglätte; Bleiwaaren der Pos. B-26 des Tarifes, Theil I	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				b) 66·5 67·5 69·0	d) 66·5 67·5 69·0	55	20	b) 11·5 12·5 14·0	d) 46·5 47·5 49·0			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				b) 55·0 56·0 58·0	d) 55·0 56·0 58·0	50	19	b) 5·0 6·0 8·0	d) 36·0 37·0 39·0			
				Prag (Staatsbhf.)	Eger Franzensbad Tirschnitz				b) 125·3 124·8 122·8	d) 125·3 124·8 122·8	101	38	b) 24·3 23·8 21·8	d) 87·3 86·8 84·8			
					Komotau Saaz				b) 74·8 63·3	d) 74·8 63·3	58 53	21 19	b) 16·8 10·3	d) 53·8 44·3			
				Saaz	Eger Franzensbad				— 66·0 — 65·5		— 25		— 41·0 — 40·5				
2634				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				a) 117·0 116·5 114·0		a)		a) 16·7 16·2 13·7				
					Komotau Saaz										
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				118·0 117·5 115·5		100·3		17·7 17·2 15·2				
					Komotau Saaz										
				Prag (Staatsbhf.)	Eger Franzensbad Tirschnitz				119·5 119·0 117·0				19·2 18·7 16·7				
					Komotau Saaz										
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				66·5 67·5 69·0		55		11·5 12·5 14·0				
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				55·0 56·0 58·0		50		5·0 6·0 8·0				
				Prag (Staatsbhf.)	Eger Franzensbad Tirschnitz				125·3 124·8 122·8		101		24·3 23·8 21·8				
					Komotau Saaz				74·8 63·3		58 53		16·8 10·3				

Buschtěhrader Eisenbahn

Gilt auch in umgekehrter Richtung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2635	Buschtěhrader Eisenbahn		Bleiwaaren der Pos. G-11 und S-67 des Tarifes, Theil I	Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Ad a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. Ad c) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. 3. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	kr. ö. W. a) 117·0 116·5 114·0	kr. ö. W. c) 117·0 116·5 114·0	a) 	c) 	a) 16·7 16·2 13·7	c) 26·0 25·5 23·0	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				118·0 117·5 115·5	118·0 117·5 115·5	100·3	91·0	17·7 17·2 15·2	27·0 26·5 24·5			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				119·5 119·0 117·0	119·5 119·0 117·0			19·2 18·7 16·7	28·5 28·0 26·0			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				66·5 67·5 69·0	66·5 67·5 69·0	55	50	11·5 12·5 14·0	16·5 17·5 19·0			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				55·0 56·0 58·0	55·0 56·0 58·0	50	45	5·0 6·0 8·0	10·0 11·0 13·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				125·3 124·8 122·8	125·3 124·8 122·8	101	91	24·3 23·8 21·8	34·3 33·8 31·8			
					Komotau Saaz				74·8 63·3	74·8 63·3	58 53	52 48	16·8 10·3	22·8 15·3			
				Saaz	Eger Franzensbad				.	66·0 65·5	.	61	.	5·0 4·5			
2636			Branntwein der Pos. B-33 des Tarifes, Theil I	Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz				a) 117·0 116·5 114·0		a) 		a) 16·7 16·2 13·7				
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				118·0 117·5 115·5		100·3		17·7 17·2 15·2				
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				119·5 119·0 117·0				19·2 18·7 16·7				
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				66·5 67·5 69·0		55		11·5 12·5 14·0				
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				55·0 56·0 58·0		50		5·0 6·0 8·0				
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				125·3 124·8 122·8		101		24·3 23·8 21·8				
					Komotau Saaz				74·8 63·3		58 53		16·8 10·3				

Buschtěhrader Eisenbahn

Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894

Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V

Im Kartirungswege

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Krenzer ö. W.					
2637			Cement als Frachtgut	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			27·5 27·7 28·1	27	0·5 0·7 1·1			Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Staatsbhf.)	Komotau Saaz				33·3 30·6	28 26	5·3 4·6			
2638			Dünger und Strassenkehricht als Frachtgut	Prag (Bubna)	Weleslawin Rusin Hostiwitz Jenč Unhoscht	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; 2. Das Ein- und Ausladen der Sendungen in die, resp. aus den Eisenbahnwagen hat parteiseits zu erfolgen			5·2 5·9 6·7 7·4 8·7	5·1 5·6 6·0 6·5 8·0	0·1 0·3 0·7 0·9 0·7				
				Prag (Sandthor)	Weleslawin Rusin Hostiwitz Jenč Unhoscht				4·8 5·2 5·9 6·7 8·1	4·5 5·0 5·5 6·0 7·5	0·3 0·2 0·4 0·7 0·6			
				Prag (Smichow)	Řepy				6·5	6·0	0·5			
2639			Emballagen, gebrauchte (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche), z. B. Cartonnagen, Ballons, Fässer, Koffer, Kisten, Körbe, Hühnersteigen u. dgl. laut Pos. E—19 des Tarifes, Theil I [siehe auch Bemerkung zu †)]	Kralup	Eger Franzensbad Tirsohnitz	1. Aufgabe als Frachtgut; 2. Ad a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief; ad d) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; 3. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			a) | d) 82·3 | 82·3 82·0 | 82·0 80·4 | 80·4	a) | d) 9·3 | 30·3 9·0 | 30·0 7·4 | 28·4			
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				83·0 | 83·0 82·6 | 82·6 81·4 | 81·4	73 †) | 52 †)	10·0 | 31·0 9·6 | 30·6 8·4 | 29·4			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				83·9 | 83·9 83·6 | 83·6 82·3 | 82·3		10·9 | 31·9 10·6 | 31·6 9·3 | 30·3			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Kaaden Brunnersdorf				48·8 | 48·8 49·5 | 49·5 50·9 | 50·9	46·9 | 39·7	1·9 | 9·1 2·6 | 9·8 4·0 | 11·2			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				48·5 | 48·5 49·2 | 49·2 50·2 | 50·2	38·2 | 31·0 †)	10·3 | 17·5 11·0 | 18·2 12·0 | 19·2			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Rakonitz				29·2 | . 29·9 | . 31·4 | .	25·3 | .	3·9 | . 4·6 | . 6·1 | .			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz (siehe auch die folgende Position)				40·7 | 40·7 41·4 | 41·4 42·7 | 42·7	34 †) | 29 †)	6·7 | 11·7 7·4 | 12·4 8·7 | 13·7			
				Prag (Staatsbhf.)	Eger Franzensbad Tirschnitz				90·2 | 90·2 89·8 | 89·8 88·6 | 88·6	73 †) | 52 †)	17·2 | 38·2 16·8 | 37·8 15·6 | 36·6			
					Kaaden Brunnersdorf Komotau Rakonitz Saaz				56·7 | 56·7 56·4 | 56·4 37·1 | — 48·6 | 48·6	51·7 | 40·7 43†) | 32†) 31†) | — 39†) | 30†)	5·0 | 16·0 13·4 | 24·4 6·1 | — 9·6 | 18·6			
				Saaz	Eger Franzensbad				48·2 | 48·2 47·8 | 47·8	46·6 | 37·0 †)	1·6 | 11·2 1·2 | 10·8			

Gilt auch in umgekehrter Richtung und rücksichtlich der mit †) bezeichneten Frachtsätze auch für Brodgestelle, leer retourgehende Bier-, Mineralwasser- und Weinflaschen in Kisten, leer retourgehende eiserne Flaschen (Cylinder) zur Füllung von flüssiger Kohlensäure, Holzhälsen zum Aufwickeln von Papier, sowie Holzkränze, Holzkrenze, Holzspulen zum Aufwickeln von Drahtseilen.*)

*) Die officiellen Frachtsätze, bezw. Nachlässe gelten nur für Emballagen, gebrauchte, der Pos. E—19 dee Tarifes, Theil I.

Buschtěhrader Eisenbahn

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2640			Emballagen, gebrauchte, der Pos. E—19 des Tarifes, Theil I, als Frachtgut	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz transit (für Stationen der k. k. St.B. südlich von Saaz)	1. Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Erfüllung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W. 40·7 41·4 42·7	29·6	11·1 11·8 13·1	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
2641			Erdäpfel (Kartoffeln) der Pos. K—8 und K—9 des Tarifes, Theil I	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				27·5 27·7 28·1	27	0·5 0·7 1·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	28 26	5·3 4·6			
2642			Erden, gewöhnliche, als: Kies- (auch Glassand), Grand, Sand (auch Dolomitsand, Dolomitmehl), Mergel, Moorerde, Lehm, roher Thon, Thonerde für Gerbereien, Gartenerde, Schlick, Infusorienerde, Schwererde, Torferde, sämmtliche, wenn unverpackt und in offenen Wagen verladen	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			39·1 39·0 38·5	38	1·1 1·0 0·5			
				Prag (Bnbna)	Komotau				39·3 39·2 38·8		1·3 1·2 0·8			
				Prag (Smichow)	Komotan				39·6 39·5 39·1		1·6 1·5 1·1			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				27·5 27·7 28·1	20	7·5 7·7 8·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotan Saaz				33·3 30·6	21 19	12·3 11·6			
					Eger Franzensbad Tirschnitz				44·9 44·8 44·4	38	6·9 6·8 6·4			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				24·7 25·0 25·5	19	5·7 6·0 6·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				44·9 44·8 44·4	38	6·9 6·8 6·4			
					Komotan Saaz				33·3 30·6	21 19	12·3 11·6			
				Saaz	Eger Franzensbad				27·4 27·3	25	2·4 2·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2643	Buschtěhrader Eisenbahn		Erde, und zwar: Thonerde der Classe C als Frachtgut	Michelob	Kralup	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	22·7	19·1	3·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen ist parteiseits zu besorgen
					Prag (Bubna)				23·2	19·5	3·7			
					Prag (Sandthor)				22·6	18·9	3·7			
					Prag (Smichow)				23·7	20·1	3·6			
				Priesen	Lužna Lischan				17·3	13·2	4·1			
				Michelob	Welslawin				21·6	18·0	3·6			
				Prag (Smichow) transit					10·5	9·0	1·5			
2644			Essigessenz (Essigsprit) als Frachtgut	Kralup	Eger	1. Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			117·0	100·3	16·7			Gilt auch in umgekehrter Richtung
					Franzensbad				116·5		16·2			
					Tirschnitz				114·0		13·7			
				Prag (Bubna)	Eger				118·0		17·7			
					Franzensbad				117·5		17·2			
					Tirschnitz				115·5		15·2			
				Prag (Smichow)	Eger				119·5		19·2			
					Franzensbad				119·0		18·7			
					Tirschnitz				117·0		16·7			
				Kralup	Komotau				66·5	55·0	11·5			
				Prag (Bubna)					67·5		12·5			
				Prag (Smichow)					69·0		14·0			
				Kralup	Saaz				55·0	50·0	5·0			
				Prag (Bubna)					56·0		6·0			
				Prag (Smichow)					58·0		8·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger				125·3	101·0	24·3			
					Franzensbad				124·8		23·8			
					Tirschnitz				122·8		21·8			
					Komotau				74·8	58·0	16·8			
					Saaz				63·3	53·0	10·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gesichert muss	Besondere Bemerkungen
2645	Buschtěhrader Eisenbahn		Fässer von Holz, ueue, leere (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche) als Frachtgut	Kralnp	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, sammt Nachträgen I bis V	Krenzer ö. W. 182·5 181·8 177·8	73·0	109·5 108·8 104·8		Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				184·1 183·3 180·2		111·1 110·3 107·2			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				184·1 183·3 182·5		111·1 110·3 109·5			
				Kralnp Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Klösterle				109·1 110·7 113·0	60·8	48·3 49·9 52·2			
				Kralnp Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				102·8 104·3 106·7	41	61·8 63·3 65·7			
				Kralnp Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				84·6 86·2 89·3	37	47·6 49·2 52·3			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				194·7 193·9 190·8	73	121·7 120·9 117·8			
					Klösterle Komotau Saaz				121·3 114·9 96·8	62·8 43·0 39·0	58·5 71·9 57·8			
				Saaz	Eger Franzensbad				102·0 101·2	50	52·0 51·2			
2646			Farbwaaren, als: Bleigelb (Bleisafran), Bleiweiss, Bleizinnober, Bleizinnobergrün, Meunig, Minium als Frachtgut	Kralnp	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Ad a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief; ad c) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			a) 117·0 116·5 114·0	c) 117·0 116·5 114·0	a) 100·3	c) 91·0	a) 16·7 16·2 13·7	c) 26·0 25·5 23·0		
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				118·0 117·5 115·5	118·0 117·5 115·5			17·7 17·2 15·2	27·0 26·5 24·5		
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				119·5 119·0 117·0	119·5 119·0 117·0			19·2 18·7 16·7	28·5 28·0 26·0		
				Kralnp Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				66·5 67·5 69·0	66·5 67·5 69·0	55	50	11·5 12·5 14·0	16·5 17·5 19·0		
				Kralnp Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				55·0 56·0 58·0	55·0 56·0 58·0	50	45	5·0 6·0 8·0	10·0 11·0 13·0		
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				125·3 124·8 122·8	125·3 124·8 122·8	101	91	24·3 23·8 21·8	34·3 33·8 31·8		
					Komotau Saaz				74·8 63·3	74·8 63·3	58 53	52 48	16·8 10·3	22·8 15·3		
				Saaz	Eger Franzensbad				— —	66·0 65·5	— —	61	— —	5·0 4·5		

Buschtěhrader Eisenbahn

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2647			Föhrenzapfen der Pos. F—25 des Tarifes, Theil I	Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W. 39·1 39·0 38·5	38	1·1 1·0 0·5	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubua)	Eger Franzensbad Tirschnitz				39·3 39·2 38·8		1·3 1·2 0·8			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				39·6 39·5 39·1		1·6 1·5 1·1			
				Kralup Prag (Bubua) Prag (Smichow)	Komotau				27·5 27·7 28·1	20	7·5 7·7 8·1			
				Kralup Prag (Bubua) Prag (Smichow)	Saaz				24·7 25·0 25·5	19	5·7 6·0 6·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				44·9 44·8 44·4	38	6·9 6·8 6·4			
					Komotau Saaz				33·3 30·6	21 19	12·3 11·6			
				Saaz	Eger Franzensbad				27·4 27·3	25	2·4 2·3			
2648			Gyps der Pos. G—32 des Tarifes, Theil I	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				27·5 27·7 28·1	27	0·5 0·7 1·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	28 26	5·3 4·6			
2649			Hammerschlag der Pos. H—2 des Tarifes, Theil I	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				25·5 25·7 26·1	20	5·5 5·7 6·1			
				Kralup Prag (Bubua) Prag (Smichow)	Saaz				22·7 23·0 23·5	19	3·7 4·0 4·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				30·5 27·8	21 19	9·5 8·8			
				Saaz	Eger Franzensbad				25·4 25·3	25	0·4 0·3			

Buschtěhrader Eisenbahn

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2650			Heu und Stroh der Pos. 8, snb B, III, g, β des Tarifes, Theil I, als Frachtgut	Prag (Bubna)	Eger	1. Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W. 39·3	36·9	2·4	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Smichow)					39·6		2·7			
				Prag (Bubna)	Franzensbad				39·2		2·3			
				Prag (Smichow)					39·5		2·6			
				Kralup	Komotau				27·5	27	0·5			
				Prag (Bubna)					27·7		0·7			
				Prag (Smichow)					28·1		1·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				33·3	28	5·3			
					Saaz				30·6	26	4·6			
2651			Holz der Pos. H—20 des Tarifes, Theil I, (excl. Schleifholz und der daselbst angeführten, aber nicht von einer Grube bezogenen Grubenhölzer)	Kralup	Komotau	1. Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			27·5	27	0·5			
				Prag (Bubna)					27·7		0·7			
				Prag (Smichow)					28·1		1·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				33·3	28	5·3			
					Saaz				30·6	26	4·6			
2652			Holz, und zwar: A) Langholz, auf zwei Wagen verladen; B) Rundholz, auf einem Wagen verladen	Kolleschowitz	Bnschtěhrad	1. Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, und zwar: ad A) zweier Wagen; ad B) des verwendeten Wagens. 2. Das Anf- und Abladen ist parteiseits zu hssorgen. 3. Die betreffenden Sendungen müssen für eine Grube bestimmt sein.			A) 27·4	B) 27·4	A) 17·9	B) 23·2	A) 9·5	B) 4·2		
				Krupa					17·0	17·0	10·0	14·5	7·0	2·5			
				Lana					10·5	10·5	6·0	8·5	4·5	2·0			
				Lužna Lischan					15·7	15·7	9·0	13·5	6·7	2·2			
				Milostin					18·0	18·0	10·5	16·0	7·5	2·0			
				Kounowa					12·3	12·3	7·0	10·5	5·3	1·8			
				Neustraschitz					17·8	17·8	10·5	15·5	7·3	2·3			
				Rakonitz					13·6	13·6	8·0	11·5	5·6	2·1			
				Reuč													
				Kolleschowitz	Dnby				26·9	26·9	17·7	22·7	9·2	4·2			
				Krupa					16·5	16·5	9·5	14·0	7·0	2·5			
				Lana					10·0	10·0	5·5	8·0	4·5	2·0			
				Lužna Lischan					15·2	15·2	9·0	13·0	6·2	2·2			
				Milostin					17·8	17·8	10·5	15·5	7·3	2·3			
				Kounowa					11·8	11·8	6·5	10·0	5·3	1·8			
				Neustraschitz					17·4	17·4	10·5	15·0	6·9	2·4			
				Rakonitz					13·1	13·1	7·5	11·0	5·6	2·1			
				Reuč													
				Kolleschowitz	Kladno*)				24·3	24·3	16·4	20·5	7·9	3·8			
				Krupa					13·9	13·9	7·9	11·4	6·0	2·5			
				Lana					7·6	7·6	4·0	5·4	3·6	2·2			
				Lužna Lischan					12·8	12·8	7·4	10·4	5·4	2·4			
				Milostin					15·4	15·4	8·9	12·4	6·5	3·0			
				Konnowa					9·5	9·5	5·4	6·9	4·1	2·6			
				Neustraschitz					15·2	15·2	8·9	12·4	6·3	2·8			
				Rakonitz					10·8	10·8	6·0	8·4	4·8	2·4			
				Renč													

Ausser den nebigen ermässigten Frachtsätzen gelangen für Sendungen, welche über die bestehenden Schleppbahnen zu den Schächten gestellt werden, die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren zur Einhebung

*) Für Sendungen, welche in der Station Kladno ausgeladen werden, gelangt ausser den nebigen ermässigten Frachtsätzen ein Zuschlag von 1·6 kr. ö. W. per 100 kg zur Einhebung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2653	Buschtěhrader Eisenbahn		Holz, und zwar: Langholz, auf zwei Wagen verladen	Krnpa	Lana Smečna Sternberg	1. Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht zweier Wagen; 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	10·5 12·3	7·9	2·6 4·4	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Milostin Kounowa	Lana Smečna Sternberg				12·1 13·9	8·9	3·2 5·0			
				Rakonitz	Lana Smečna Sternberg				11·8 13·6	8·9	2·9 4·7			
2654			Holzmehl, ferner Holzsägespäne (Holzsägemehl) der Pos. H—27 des Tarifes, Theil I	Kralnp	Eger Frauzeusbad Tirschuitz				39·1 39·0 38·5	38	1·1 1·0 0·5			
				Prag (Bubua)	Eger Frauzensbad Tirschnitz				39·3 39·2 38 8		1·3 1·2 0·8			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				39·6 39·5 39·1		1·6 1·5 1·1			
				Kralup Prag (Bubua) Prag (Smichow)	Komotau				27·5 27·7 28·1	20	7·5 7·7 8·1			
				Kralup Prag (Bubua) Prag (Smichow)	Saaz				24·7 25·0 25·5	19	5·7 6·0 6·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschuitz				44·9 44·8 44·4	38	6·9 6·8 6·4			
					Komotau Saaz				33·3 30·6	21 19	12·3 11·6			
				Saaz	Eger Franzensbad				27·4 27·3	25	2·4 2·3			
2655			Kalk der Pos. K—2 des Tarifes, Theil I	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			27·5 27·7 28·1	27	0·5 0·7 1·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	28 26	5·3 4·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2656	Buschtěhrader Eisenbahn		C) Kalk in Stücken (Mauerkalk) D) Kalksteln	Jinonitz	Annathal Rotbau Davidsthal Elbogen Neusattel Falkenau a. d. Eger Königsberg Maria Kulm Komotau Micbelob Ober-Graslitz Saaz Truowau Unter-Graslitz Zieditz	1. Aufgabe ale Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W. C) 37·7 35·9 34·8 35·8 37·3 —	D) — — — — — —	C) 34·7 34·7 34·7 34·7 34·7 25·1	D) — — — — — —	C) 3·0 1·2 0·1 1·1 2·6 —	D) — — — — — —	Im Kartirungswege		
2657			Melasse, ferner Osmosewasser, auch condensirt, nicht über 35% polarisierend	Zakolan	Prag (Smichow) [B.E.B.]	1. Anfgabe als Frachtgut. 2. Aufgabe von, oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. 3. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			17·6	13·0	4·6				
2658			Mörtel der Pos. M—30 des Tarifes, Theil I	Kralnp Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotan	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagene. 2. Erfüllung der Tarifbestimmungen			27·5 27·7 28·1	27	0·5 0·7 1·1				
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotan Saaz				33·3 30·6	28 26	5·3 4·6			
2659			Most der Pos. M—27 des Tarifes, Theil I (excl. Most in Fässern)	Kralnp	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Aufgabe ale Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			117·0 116·5 114·0	100·3	16·7 16·2 13·7				Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				118·0 117·5 115·5		17·7 17·2 15·2			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				119·5 119·0 117·0		19·2 18·7 16·7			
				Kralnp Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotan				66·5 67·5 69·0	55	11·5 12·5 14·0			
				Kralnp Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				55·0 56·0 58·0	50	5·0 6·0 8·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				125·3 124·8 122·8	101	24·3 23·8 21·8			
					Komotan Saaz				74·8 63·3	58 53	16·8 10·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2660			Porzellan, unverpackt, als Frachtgut	Carlsbad Chodau Elbogen Neusattel Klösterle Komotau Schlackenwerth	Kralnp	1. Ad b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; ad c) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V		Kreuzer ö. W. b: 106·7 c: 106·7	Kreuzer ö. W. b: 11·7 c: 35·7			Gilt auch in nmgekehrter Richtung
										112·6	112·6	100·9	76·9	11·7	35·7			
				Carlsbad Chodau Elbogen Neusattel Klösterle Komotau Schlackenwerth	Prag (Bubna)					115·5	115·5	103·8	77·2	11·7	38·3			
										82·5	82·5	70·8	46·8	11·7	35·7			
										77·8	77·8	55·0	31·0	22·8	46·8			
										97·2	97·2	85·6	61·6	11·6	35·6			
				Carlsbad Chodau Elbogen Neusattel Klösterle Komotau Schlackenwerth	Prag (Smichow)					107·8	107·8	95·0	71·0	12·8	36·8			
										114·3	114·3	100·9	76·9	13·4	37·4			
										116·7	116·7	103·8	77·2	12·9	39·5			
										83·7	83·7	70·8	46·8	12·9	36·9			
										78·9	78·9	55·0	31·0	23·9	47·9			
										98·4	98·4	85·6	61·6	12·8	36·8			
				Carlsbad Chodau Elbogen Neusattel Klösterle Komotau Schlackenwerth	Prag (Smichow)					109·6	109·6	95·0	71·0	14·6	38·6			
										116·1	116·1	100·9	76·9	15·2	39·2			
				Carlsbad Chodau Elbogen Neusattel Klösterle Komotau Schlackenwerth	Prag (Staatsbahnhof)					118·5	118·5	103·8	77·2	14·7	41·3			
										85·4	85·4	70·8	46·8	14·6	38·6			
										80·7	80·7	55·0	31·0	25·7	49·7			
										100·8	100·8	85·6	61·6	15·2	39·2			
										116·8	116·8	98·0	72·0	18·8	44·8			
										123·3	123·3	103·9	77·9	19·4	45·4			
				Saaz (B.E.B.)	Eger (B.E.B.)					125·7	125·7	106·8	77·2	18·9	48·5			
										92·7	92·7	73·8	47·8	18·9	44·9			
										87·9	87·9	58·0	32·0	29·9	55·9			
										107·4	107·4	88·6	62·6	18·8	44·8			
										77·2	77·2	67·0	37·0	10·2	40·2			
2661			I. Porzellanglasur und II. Porzellanmasse, beide Artikel lose oder in Säcken	Carlsbad	Kralnp					I 106·7	II 91·0	I und II 33·4		I 73·3	II 57·6			
					Prag (Bubna)					107·8	92·0	33·6		74·2	58·4			
					Prag (Sandthor)					106·1	90·5	33·3		72·8	57·2			
					Prag (Smichow)					109·6	93·5	34·0		75·6	59·5			
2662			Scherben der Position S — 17 des Tarifes, Theil I	Kralnp	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen.		Localgütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1887 sammt Nachträgen I bis V		39·1 39·0 38·5		38		1·1 1·0 0·5		Im Kartirungswege	Gilt auch in nmgekehrter Richtung	
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz					39·3 39·2 38·8				1·3 1·2 0·8				
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz					39·6 39·5 39·1				1·6 1·5 1·1				
				Kralnp Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau					27·5 27·7 28·1		20		7·5 7·7 8·1				
				Kralnp Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz					24·7 25·0 25·5		19		5·7 6·0 6·5				
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz					44·9 44·8 44·4		38		6·9 6·8 6·4				
					Komotau Saaz					33·3 30·6		21 19		12·3 11·6				
				Saaz	Eger Franzensbad					27·4 27·3		25		2·4 2·3				

Buschtěhrader Eisenbahn

Buschtěhrader Eisenbahn

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2663			Schlacken und Sintelu	Kralup Prag (Bnbna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1887 sammt Nachträgen I bis V	25·5 25·7 26·1	20	5·5 5·7 6·1	Im Kartirungswege	In den nebigen Frachtsätzen ist die Flügelhahngebühr für die Zustreifung von der Ladestelle Tuhaň nach der Station Duby bereits enthalten	
2664			Steine, und zwar: Bordsteine, Pflastersteine und Saumsteine	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localgütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1887 sammt Nachträgen I bis V	22·7 23·0 23·5	19	3·7 4·0 4·5			
2665			Steine der Tarifclassen B und C als Frachtgut	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Smečna Steruberg	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Ahladen ist parteiseits zu besorgen		Localgütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1887 sammt Nachträgen I bis V	25·4 25·8	25	0·4 0·3		Zum Zwecke der Ahladung wird die kostenfreie Benützung des Hebekrahnes in den Stationen Prag (Buhua) u. Prag (Smichow) gestattet	
2666			Steine der Position S—58 des Tarifes, Theil I (exclus. Schiefer und Spath der Pos. M—3 und S—51 des Tarifs, Theil I)	Kralup Prag (Bnbna) Prag (Smichow)	Komotau			Localgütertarif, Thsil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	25·5 25·7 26·1	20	5·5 5·7 6·1			
				Kralup Prag (Bnbna) Prag (Smichow)	Saaz				22·7 23·0 23·5	19	3·7 4·0 4·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				30·5 27·8	21 19	9·5 8·8			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				25·4 25·8	25	0·4 0·3			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	28 26	5·3 4·6			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				27·5 27·7 28·1	27	0·5 0·7 1·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad				25·4 25·8	25	0·4 0·3			
			Steine der Position S—58 des Tarifes, Theil I (exclus. Schiefer und Spath der Pos. M—3 und S—51 des Tarifs, Theil I)	Kralup Prag (Bnbna) Prag (Smichow)	Komotau				25·5 25·7 26·1	20	5·5 5·7 6·1			
				Kralup Prag (Bnbna) Prag (Smichow)	Saaz				22·7 23·0 23·5	19	3·7 4·0 4·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				30·5 27·8	21 19	9·5 8·8			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				25·4 25·8	25	0·4 0·3			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	28 26	5·3 4·6			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				27·5 27·7 28·1	27	0·5 0·7 1·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad				25·4 25·8	25	0·4 0·3			
			Strassenschotter	Kralup Prag (Bnbna) Prag (Smichow)	Komotau				25·5 25·7 26·1	20	5·5 5·7 6·1			
				Kralup Prag (Bnbna) Prag (Smichow)	Saaz				22·7 23·0 23·5	19	3·7 4·0 4·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				30·5 27·8	21 19	9·5 8·8			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				25·4 25·8	25	0·4 0·3			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	28 26	5·3 4·6			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				27·5 27·7 28·1	27	0·5 0·7 1·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad				25·4 25·8	25	0·4 0·3			
2666			Strassenschotter	Kralup Prag (Bnbna) Prag (Smichow)	Komotau				25·5 25·7 26·1	20	5·5 5·7 6·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Saaz				30·5 27·8	21 19	9·5 8·8			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	28 26	5·3 4·6			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad				25·4 25·8	25	0·4 0·3

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Kreuzer ö. W.					
2667	Buschtéhrader Eisenbahn		Tabak, ferner Tabakfabrikate (als Frachtgut)	Schlacksenwerth	Eger transit (für Sendungen nach Plan Tacban)	1. Aufgabe von od. Frachtzahlung für mindestens 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Verschieden	32·5	Verschieden	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
2668			Thon, und zwar: Schieferthon als Frachtgut	Wotwowitz	Prag (Smichow) transit (für Sendungen nach Hinboćep)	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			17·3	11·0	6·3			
2669			Torfmull und Torfstreu als Frachtgut	Kralup	Eger				39·1	38	1·1			
					Franzensbad				39·0		1·0			
					Tirschnitz				38·5		0·5			
				Prag (Bubna)	Eger				39·3		1·3			
					Franzensbad				39·2		1·2			
					Tirschnitz				38·8		0·8			
				Prag (Smichow)	Eger				39·6		1·6			
					Franzensbad				39·5		1·5			
					Tirschnitz				39·1		1·1			
				Kralup	Komotau				27·5	20	7·5			
				Prag (Bubna)					27·7		7·7			
				Prag (Smichow)					28·1		8·1			
				Kralup	Saaz				24·7	19	5·7			
				Prag (Bubna)					25·0		6·0			
				Prag (Smichow)					25·5		6·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger				44·9	38	6·9			
					Franzensbad				44·8		6·8			
					Tirschnitz				44·4		6·4			
					Komotau				33·3	21	12·3			
					Saaz				30·6	19	11·6			
				Saaz	Eger				27·4	25	2·4			
					Franzensbad				27·3		2·3			
				Sebastiansberg	allen Stationen	1. Aufgabe von od. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen 2. Erfüllung der Tarifbestimmungen			Verschieden	Frachtsätze des Ausnahmstarifes I b	Verschieden			
2670			Twiste als Frachtgut	Prag (Bubna)	Falkenau a. d. Eger	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			103·5	73·7	29·8			
					Königeberg Maria Kulm				110·5	78·2	32·3			
					Ober-Graslitz				115·5	81·4	34·1			
					Unter-Graslitz				114·0	80·4	33·6			
				Prag (Smichow)	Falkenau a. d. Eger				105·0	74·6	30·4			
					Königsberg Maria Kulm				112·0	79·1	32·9			
					Ober-Graslitz				117·0	82·3	34·7			
					Unter-Graslitz				115·5	81·4	34·1			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2671	Buschtěhrader Eisenbahn		Wasser der Pos. W — 7 des Tarifes, Theil I	Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	64·2 64·0 62·8		26·2 26·0 24·8	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				64·7 64·5 63·5	38	26·7 26·5 25·5			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				65·4 65·2 64·2		27·4 27·2 26·2			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				38·5 39·0 39·8	20	18·5 19·0 19·8			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				32·5 33·0 34·1	19	13·5 14·0 15·1			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				71·4 71·2 70·2	38	33·4 33·2 32·2			
					Komotau Saaz				45·7 39·7	21 19	24·7 20·7			
				Saaz	Eger Franzensbad				38·2 38·0	25	13·2 13·0			
2672			Wein der Pos. W — 10 des Tarifes, Theil I (excl. Wein in Fässern)	Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Anfgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			117·0 116·5 114·0		16·7 16·2 13·7			
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				118·0 117·5 115·5	100·3	17·7 17·2 15·2			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				119·5 119·0 117·0		19·2 18·7 16·7			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				66·5 67·5 69 0	55	11·5 12·5 14·0			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				55·0 56·0 58·0	50	5·0 6·0 8·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				125·3 124·8 122·8	101	24·3 23·8 21·8			
					Komotau Saaz				74·8 63·3	58 53	16·8 10·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllnng nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Kreuzer ö. W.					
2673	B u s c h t ě h r a d e r E i s e n b a h n		Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel als Frachtgut (siehe auch die folgende Position)	Kaeden-Brunnersdorf	Knpferberg	1. Frachtzahlnng für mindestens des Ledegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V		18·4	16·0	2·4	I m K a r t i r u n g s w e g e		
					Pressnitz					17·6	16·0	1·6			
					Reischdorf					18·1	15·7	2·4			
					Reitzenhain					20·0	16·0	4·0			
					Schmiedeberg					17·0	15·7	1·3			
					Sebastiansberg					16·7	16·0	0·7			
					Sonnenberg					21·9	16·0	5·9			
					Weipert										
				Komotau	Knpferberg					16·2	15·0	1·2			
					Pressnitz					15·2	15·0	0·2			
					Reischdorf					15·7	13·7	2·0			
					Reitzenhain					17·9	15·0	2·9			
					Schmiedeberg					13·9	13·7	0·2			
					Sebastiansberg					20·0	15·0	5·0			
					Weipert										
				Tschernowitz	Reitzenhain					14·4	13·7	0·7			
					Schmiedeberg					17·1	15·0	2·1			
					Weipert					19·1	15·0	4·1			
				Kladno (Station)	Prag (Bubna)					11·3	8·0	3·3			
					Prag (Smichow)					12·1	9·0	3·1			
				Brandeisl	Prag (Bubna)					14·9	12·6	2·3			
					Prag (Smichow)					15·7		3·1			
2674			Ziegel, und zwar; Mauer- und Dachziegel (Pfann-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem Thon); Pflasterziegel, wenn roh aus Thon gebrannt, an der Oberfläche nicht glasiert und ohne Dessin, ferner Schlacken-Ziegel	Kralnp	Eger	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllnng der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen				39·1	38	1·1			Gilt auch in umgekehrter Richtung
					Franzensbad					39·0		1·0			
					Tirschnitz					38·5		0·5			
				Prag (Bubna)	Eger					39·3		1·3			
					Franzensbad					39·2		1·2			
					Tirschnitz					38·8		0·8			
				Prag (Smichow)	Eger					39·6		1·6			
					Franzensbad					39·5		1·5			
					Tirschnitz					39·1		1·1			
				Kralnp	Komotau					27·5	20	7·5			
				Prag (Bubna)						27·7		7·7			
				Prag (Smichow)						28·1		8·1			
				Kralnp	Saaz					24·7	19	5·7			
				Prag (Bubna)						25·0		6·0			
				Prag (Smichow)						25·5		6·5			
				Prag (Staats-bahnhof)	Eger					44·9	38	6·9			
					Franzensbad					44·8		6·8			
					Tirschnitz					44·4		6·4			
					Komotau					33·3	21	12·3			
					Saaz					30·6	19	11·6			
				Saaz	Eger					27·4	25	2·4			
					Franzensbad					27·3		2·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2675	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Zucker aller Art (excl. Traubenzucker [Glykose], Stärkezucker, Bleizucker) als Frachtgut (siehe auch die folgenden Positionen)	Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Krenzer ö. W. 117·0 116·5 114·0	111·3	5·7 5·2 2·7	Im Karirungswege	Gilt auch in umgekehrter Richtung. (Die officiellen Frachtsätze, bezw. Nachlässe gelten nur für Zucker aller Art der Pos. Z—8 des Tarifes, Theil I)	
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				118·0 117·5 115·5		6·7 6·2 4·2			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				119·5 119·0 117·0		8·2 7·7 5·7			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				125·3 124·8 122·8	118·6	6·7 6·2 4·2			
				Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Ad b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. ad c) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			b) c) 117·0 117·0 116·5 116·5 114·0 114·0	b) c) 100·3 73·0	b) c) 16·7 44·0 16·2 43·5 13·7 41·0			
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				118·0 118·0 117·5 117·5 115·5 115·5		17·7 45·0 17·2 44·5 15·2 42·5			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				119·5 119·5 119·0 119·0 117·0 117·0		19·2 46·5 18·7 46·0 16·7 44·0			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				66·5 66·5 67·5 67·5 69·0 69·0	55 41	11·5 25·5 12·5 26·5 14·0 28·0			
				Prag (Smichow)	Rakonitz				— 42·0	— 40·7	— 1·3			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				55·0 55·0 56·0 56·0 58·0 58·0	50 37	5·0 18·0 6·0 19·0 8·0 21·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				125·3 125·3 124·8 124·8 122·8 122·8	101 73	24·3 52·3 23·8 51·8 21·8 49·8			
					Komotau Rakonitz Saaz				74·8 74·8 — 47·3 63·3 63·3	58·0 43·0 — 46·7 53·0 39·0	16·8 31·8 — 0·6 10·3 24·3			
				Saaz	Eger Franzensbad				— 66·0 — 65·5	— 50	— 16·0 — 15·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2676	Buschtěhrader Eisenbahn		Zucker aller Art (excl. Traubenzucker [Glykose], Stärkezucker, Bleizucker) zum Export aus Oesterreich-Ungarn mit directen Frachtbriefen, in denen eine ausserhalb Oesterreich-Ungarn gelegene Station als Bestimmungsstation erscheint	Kralup	Eger Franzensbad Tirschnitz	1. Aufgabe als Frachtgut von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W. 117·0 116·5 114·0	52	65·0 64·5 62·0	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung. (Die officiellen Frachtsätze, bezw. Nachlässe gelten nur für Zucker aller Art der Position Z — 8 des Tarifes, Theil I)
				Prag (Bubna)	Eger Franzensbad Tirschnitz				118·0 117·5 115·5		66·0 65·5 63·5			
				Prag (Smichow)	Eger Franzensbad Tirschnitz				119·5 119·0 117·0		67·5 67·0 65·0			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				66·5 67·5 69·0	31	35·5 36·5 38·0			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				55·0 56·0 58·0	29	26·0 27·0 29·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Eger Franzensbad Tirschnitz				125·3 124·8 122·8	52	73·3 72·8 70·8			
					Komotau Saaz				74·8 63·3	32 30	42·8 33·3			
				Saaz	Eger Franzensbad				66·0 65·5	37	29·0 28·5			
2677			Zucker, und zwar Raffinadezucker	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow)		1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Ad b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. ad c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 3. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen				b	c				
					Annathal Rothau			Verschieden	106·5	86·0	Verschieden			
					Bleistadt				103·5	83·5				
					Carlsbad				86·0	73·0				
					Chodau				91·5	73·0				
					Dassnitz				99·3	73·0				
					Davidsthal				98·0	81·0				
					Elbogen Neusattel				93·5	73·0				
					Falkenau a.d.E.				97·5	73·0				
					Harteuberg				101·0	81·0				
					Hauenstein Warta				72·0	61·5				
					Horatitz				54·0	41·0				
					Kaaden Brunnersdorf				62·0	51·5				
					Klingenthal				112·0	92·0				
					Klösterle				65·5	55·0				
					Königsberg Maria Kulm				99·3	73·0				
					Krima Neudorf				72·5	61·5				
					Kupferberg				81·0	69·5				
					Michelob				—	37·0				
					Milostin Kounowa				—	37·0				
					Mostau Nebanitz				99·3	73·0				
					Neudau				82·0	71·0				
					Ober-Graslitz				109·5	89·5				
					Pressnitz Reischdorf				78·5	67·5				
					Priesen				54·0	41·0				
					Pürstein				69·0	58·5				
					Reitzenhain				80·0	68·5				
					Satkau Teschnitz				—	37·0				
					Schlackenwerth				78·0	67·5				
					Schmiedeberg				85·5	74·5				
					Sebastianeberg				76·5	65·0				
					Sonnenberg				75·5	64·0				
					Trnowau				49·0	37·0				
					Unter-Graslitz				108·0	88·0				
					Weipert				92·0	81·0				
					Welchau Wickwitz				75·0	64·5				
					Zieditz				99·0	73·0				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2678	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Bahnverwaltungen	I. Düngemittel: A. Phosphate, mineralische, roh und gemahlen (z. B. Apatit, Phosphorit) B. Guano aller Art, Knochenasche, Knochenkohlenabfall, Knochenmehl, Superphosphat (saurer, phosphorsaurer Kalk) II. Erze	Aussig, Budweis, Dobřenič-Sirowatka, Kasnian, Kralup, Marchegg, Nussdorf, Opatowitz, Olmütz, Peček, Preran, Radnitz, Slatinan, Schönweid-Fabrik, Wien (K.F.N.B., K.F.J.B., Oe.N.W.B., St.E.G.)	Bremen, Hamburg B., Stettin, Swinemünde, Brake, Bremerhafen, Nordenham, Geestemünde, Altona, Lübeck, Harburg	Bei Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10000 kg Ladegewicht	Ab 1. Jäuner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verbandetarif		Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Von oder nach	Für 100 kg in Markpfennigen: Bremen *) (Hauptbahnhof) Freibezirk I A	Bremen *) (Hauptbahnhof) Freibezirk I B II	Hamburg B. **) I A	Hamburg B. **) I B II	Stettin ***) I A	Stettin ***) I B II
Aussig	125	141	120	133	97	97
Budweis	170	187	169	184	154	154
Dobřenič-Sirowatka	164	183	156	172	125	127
Kasnian	151	168	150	165	132	132
Kralup	150	166	145	158	122	122
Marchegg	208	224	203	216	176	180
Nussdorf	199	215	194	207	171	171
Opatowitz	162	183	154	171	123	125
Olmütz	185	212	177	204	141	149
Peček	162	178	157	170	134	134
Preran	189	220	181	212	145	158
Radnitz	152	169	151	166	144	144
Slatinan	169	185	162	177	131	133
Schönweid-Fabrik	162	178	157	170	134	134
Wien (K.F.N.B., K.F.J.B., Oe.N.W.B., St.E.G.)	199	215	194	207	171	171
*) Zuschlag für Brake, Bremerhafen, Nordenham, Geestemünde	9	14	.	.	.	.
**) Zuschlag für Altona und Harburg	.	.	1	2	.	.
**) Zuschlag für Lübeck	.	.	1	1	.	.
***) Zuschlag für Swinemünde	.	.	.	.	9	14

Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2679	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineralische Kohle	Wikosch-Koltschan	Brünn Schlapanitz Ansterlitz Butschowitz Nessowitz Brankowitz Bisenz Stadt Wessely a. d. March Ung. Ostra Strassnitz Nendorf bei Ung. Ostra Ung. Hradisch Stadt	Anfgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Kreuzer ö. W. 27·3 24·7 21·3 18·3 15·9 13·9 6·7 10·7 12·3 13·9 13·9 15·9	24·4 21·8 18·0 14·8 13·2 11·6 5·0 7·1 9·6 10·6 10·6 11·5	2·9 2·9 3·3 3·5 2·7 2·3 1·7 3·6 2·7 3·3 3·3 4·4	Im Kartirungswege		
2680	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Hopfenstangen	Goltsch-Jenikan Leschtina Slatinan Kalk-Podol	Milostin-Kounova	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	56·8 60·6 58·1 53·7		Im Kartirungswege		Das Aufladen dieser Sendungen haben die Parteien zu besorgen
		Betheiligten Verwaltungen		Slatinan	Krupa Michelob Trnowan					56·9 61·7 63·3				
				Kalk-Podol	Krupa Michelob Trnowan					52·5 57·3 58·9				
2681	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Oberschlesische und Ostrauer Kohle, Coaks und Briquetts	Von den Versandstationen der nebenstehend angeführten Tarife	Himberg	Anfgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den oberschlesischen Kohlenverkehr via Wien / Tarif für den mähr.-schles.-österr. Kohlenverkehr via Wien — Giltig vom 1. Juni 1893	Verschieden		1·0 kr.	Im Kartirungswege			
2682	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Svoleňoves, Kralnp (St.E.G.)	Ausstg St.E.G.	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 90 Percent des Rohzucker-Quantums müssen als Raffinadezucker per Bahn oder Schiff nach einem ausserösterreichischen Platze verfrachtet werden und ist der Nachweis hierher binnen Jahresfrist nach beendetem Eisenbahntransporte durch Vorlage von Original-Aufgabs-Recepissen oder Duplicat-Frachtbriefen resp. Schiffs-Connossements, welche keinen Rückvergütungs-Stempel der St.E.G. tragen dürfen, zu erbringen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	43·6	31·8	11·8	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1895 einzureichen	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1895. Diese Documente dürfen mit dem Rückvergütungsstempel der St.E.G. nicht versehen sein
				Kralnp (St.E.G.)						35·7	31·8	3·9		
				Zakolan, Rnsin (B.E.B.)						38·7 50·4	— —			
				Svoleňoves (St.E.G.)	Schönprieseu			Bestehen keine directen Frachtsätze	46·0	34·0	12·0	Im Rückvergütungswege		
				Kralnp (St.E.G.)					36·5	34·0	2·5			
				Zakolan, Rnsin (B.E.B.)						40·9 51·4	— —			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2683	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Krakau loco und transito	Wien Nordbhf., Floridsdorf-Donaufeld und Jedlesee trans.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen; Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893, bezw. Localtarife	Verschieden	kr. 54·5	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	*)
					Wien Nordbahn-Donauufer-Bahnhof trans.					54·8				
				Oswięcim loco und transito	Wien Nordbhf.. Floridsdorf-Donaufeld und Jedlesee trans.					47·4				
					Wien Nordbahn-Donauufer-Bahnhof trans.					47·9				
				Saybusch-Zablocie loco und transito	Wien Nordbhf., Floridsdorf-Donaufeld und Jedlesee trans.					47·4				
					Wien Nordbahn-Donauufer-Bahnhof trans.					47·9				

*) Wird innerhalb des Jahres 1894 nur ein Verfrachtungsquantum von 700 bis exclusive 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg) nachgewiesen, so gelangen die nebenbeziffersten ermässigten Frachtsätze, um 2 kr. pro 100 kg erhöht, zur Anwendung. Wird innerhalb der Geltungsfrist des Zugeständnisses von Einer mindestens 356 km östlich von Oswięcim gelegenen Station mindestens ein Quantum von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) nach den begünstigten Empfangsstationen verfrachtet, so wird für die Sendungen von dieser Aufliefernngsstation aus den bei einem Minimalquantum von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg) fixirten ermässigten Frachtsätzen eine Superrefactie von 2 kr. pro 100 kg vergütet. Für Sendungen nach Jedlesee loco wird neben den ermässigten Frachtsätzen nach Jedlesee transito noch die im Localtarife der Oesterr. Nordwestbahn vorgesehene Manipulationsgebühr eingehoben.

Für Sendungen von solchen galizischen und Bukowinaer Aufliefernngsstationen, von welchen tarifmässig nach Wien Nordbahnhof und Wien Staatsbahnhof die ziffermässig gleichen Frachtsätze in Geltung stehen, werden die unter Berücksichtigung der vorstehenden begünstigten Gebührensätze jedenfalls von der Aufliefernngsstation bis Wien Nordbahnhof, Floridsdorf-Donaufeld und Jedlesee transito resultirenden ermässigten Gesammt-Frachtsätze auch auf die Sendungen von der gleichen Anfliefernngsstation nach Wien Staatsbahnhof und Stadlau Anwendung finden, sofern im Sonstigen die Bedingungen des Zugeständnisses erfüllt werden.

2684	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Bahnen	Verschiedene Artikel	Verschiedsnen Stationen	Den Umschlagsplätzen: Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Dresden-Elbkai und Riesa-Elbkai, sowie in umgekehrter Richtung	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden, giltigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Nachtrag I vom 1. Jänner 1894 zum Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 und Nachtrag I vom 1. Jänner 1894 zum Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im bezüglichen Tarife in dem Abschnitte III: Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden, bezeichneten Documente	Die vollständigen, auf dieses Zugeständniss bezughabenden Tariftabellen sind in den mit 1. Jänner 1894 in Kraft tretenden Nachträgen I zu den Elbe-Umschlagstarifen für Oesterreich und Westösterreich enthalten	
2685	**Südbahn-Gesellschaft**		Getreide aller Art	In den in umstehender Tabelle angeführten Relationen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Südwest-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband-Tarif, Theil II, Heft I, giltig vom 1. Juli 1893				Siehe umstehende Tabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längst. drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		

Nachlässe von den Frachtsätzen des Südwest-Oesterr.-Ungar. Verband-Tarifes, Theil II — Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893 — pro 100 kg in Krenzern ö. W.

Von	Ala	Atzwang	Auer	Avio	Bluman	Bozen-Gries	Branzoll	Brixen	Brixlegg	Calliano	Hall	Jenbach	Innsbruck	Kirchbüchl	Klausen	Kufstein	Kundl	Lavis	Matarello	Mori	Neumarkt-Tramin	Roveredo	Salurn	S. Michele	Schwaz	Trient (Trento)	Waidbruck	Wörgl
I. Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen:																												
Andrijevci	13·3	3·3	6·3	13·3	3.3	4·3	5·3	1·3	24·7	12·3	9·7	20·7	3·7	26·1	2·3	29·1	19·5	9·3	11·3	13·3	7·3	13·3	8·3	8·3	18·7	10·3	2·3	19·7
Baranyavár-Monostor	29·1	19·1	22·1	29·1	19·1	20·1	21·1	17·1	32·3	28·1	25·5	32·0	19·3	38·9	18·1	42·0	32·5	25·1	27·1	29·1	23·1	29·1	24·1	24·1	31·8	26·1	18·1	32·5
Báté	11·6	1·6	4·6	11·6	1·6	2·6	3·6	—	9·6	10·6	9·6	9·6	8·1	16·6	0·6	19·6	9·6	7·6	9·6	11·6	5·6	11·6	6·6	6·6	9·6	8·6	0·6	9·6
Báttaszék	8·9	—	1·9	8·9	—	—	0·9	—	2·6	7·9	1·0	2·3	0·5	9·4	—	12·4	3·0	4·9	6·9	8·9	2·9	8·9	3·9	3·9	2·0	5·9	—	3·3
Bosna-Brod	13·7	3·7	6·7	13·7	3·7	4·7	5·7	1·7	25·1	12·7	10·1	21·1	3·9	32·1	2·7	32·1	29·1	9·7	11·7	13·7	7·7	13·7	8·7	8·7	19·1	10·7	2·7	31·1
Brod	14·2	4·2	7·2	14·2	4·2	5·2	6·2	2·2	25·5	13·2	10·5	21·5	4·2	32·5	3·2	32·5	29·5	10·2	12·2	14·2	8·2	14·2	9·2	9·2	19·5	11·2	3·2	31·5
Dárda	28·0	18·0	21·0	28·0	18·0	19·0	20·0	16·0	25·5	27·0	14·2	25·3	17·9	32·2	17·0	35·2	25·8	24·0	26·0	28·0	22·0	28·0	23·0	23·0	24·6	25·0	17·0	25·8
Doberlin	24·5	14·5	17·5	24·5	14·5	15·5	16·5	12·5	29·5	23·5	18·5	29·5	11·5	38·5	13·5	41·5	31·5	20·5	22·5	24·5	18·5	24·5	19·5	19·5	27·5	21·5	13·5	31·5
Dombovár	13·6	3·6	6·6	13·6	3·6	4·6	5·6	1·6	9·6	12·6	9·6	9·6	7·5	16·6	2·6	19·6	9·6	9·6	11·6	13·6	7·6	13·6	8·6	8·6	9·6	10·6	2·6	9·6
Eszék (Osiek)	25·0	15·0	18·0	25·0	15·0	16·0	17·0	13·0	18·0	24·0	16·7	17·9	15·6	25·0	14·0	28·0	18·4	21·0	23·0	25·0	19·0	25·0	20·0	20·0	17·7	22·0	14·0	18·0
Eszék alváros (Osiek dolnijgrad)	24·3	14·3	17·3	24·3	14·3	15·3	16·3	12·3	17·7	23·3	16·1	17·2	15·0	24·3	13·3	27·3	17·7	20·3	22·3	24·3	18·3	24·3	19·3	19·3	17·0	21·3	13·3	17·7
Garcin	13·1	3·1	6·1	13·1	3·1	4·1	5·1	1·1	24·7	12·1	9·7	20·7	3·5	29·4	2·1	32·4	22·7	9·1	11·1	13·1	7·1	13·1	8·1	8·1	18·7	10·1	2·1	22·9
Hidas-Bonyhád	13·8	3·8	6·8	13·8	3·8	4·8	5·8	1·8	9·6	12·8	11·7	9·6	4·8	16·6	2·8	19·6	9·6	9·8	11·8	13·8	7·8	13·8	8·8	8·8	9·6	10·8	2·8	9·6
Ivankovo	11·6	1·6	4·6	11·6	1·6	2·6	3·6	—	8·4	10·6	8·5	8·1	2·5	15·0	0·6	18·0	8·8	7·6	9·6	11·6	5·6	11·6	6·6	6·6	7·9	8·6	0·6	8·8
Jasenovac	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	30·5	12·5	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Kaposvár	12·6	2·6	5·6	12·6	2·6	3·6	4·6	0·6	9·6	11·6	9·5	9·6	9·3	16·6	1·6	19·6	9·6	8·6	10·6	12·6	6·6	12·6	7·6	7·6	9·6	9·6	1·6	9·6
Koetajnica	24·5	14·5	17·5	24·5	14·5	15·5	16·5	12·5	31·5	23·5	18·5	29·5	11·5	38·5	13·5	41·5	31·5	20·5	22·5	24·5	18·5	24·5	19·5	19·5	27·5	21·5	13·5	31·5
Mágocs	12·6	2·6	5·6	12·6	2·6	3·6	4·6	0·6	9·4	11·6	13·0	9·4	6·6	16·6	1·6	19·6	9·4	8·6	10·6	12·6	6·6	12·6	7·6	7·6	9·4	9·6	1·6	9·4
Medare-Dragalič	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	30·5	12·5	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25 5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Mikanovci	11·9	1·9	4·9	11·9	1·9	2·9	3·9	—	11·8	10·9	8·3	11·4	2·5	18·6	0·9	21·4	12·1	7·9	9·9	11·9	5·9	11·9	6·9	6·9	11·2	8·9	0·9	12·3
Novska, Okučane	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	30·5	12·5	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Samac	11·8	1·8	4·8	11·8	1·8	2·8	3·8	—	19·5	10·8	8·7	19·7	2·5	25·9	0·8	28·9	19·8	7·8	9·8	11·8	5·8	11·8	6·8	6·8	17·7	8·8	0·8	19·8
Sibinj, Staro-Petrovoselo	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	30·5	12·5	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Strzivojna-Vrpolje	13·0	3·0	6·0	13·0	3·0	4·0	5·0	1·0	20·6	12·0	9·8	20·8	3·7	27·3	2·0	30·3	21·0	9·0	11·0	13·0	7·0	13·0	8·0	8·0	18·8	10·0	2·0	21·2
Szászvár-Mázá	12·6	2·6	5·6	12·6	2·6	3·6	4·6	0·6	9·6	11·6	12·6	9·6	5·7	16·6	1·6	19·6	9·6	8·6	10·6	12·6	6·6	12·6	7·6	7·6	9·6	9·6	1·6	9·6
Szent Lőrincz	31·5	21·5	24·5	31·5	21·5	22·5	23·5	19·5	31·5	30·5	34·9	31·5	28·2	33·5	20·5	36·5	31·5	27·5	29·5	31·5	25·5	31·5	26·5	26·5	31·5	28·5	20·5	31·5
Uj-Gradiska (Nova Gradiska), Uj-Kapella-Batrina (Nova Kapella-Batrina)	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	30·5	12·5	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Vinkovci	11·3	1·3	4·3	11·3	1·3	2·3	3·3	—	4·5	10·3	2·7	4·0	2·2	10·9	0·3	13·9	4·7	7·3	9·3	11·3	5·3	11·3	6·3	6·3	3·6	8·3	0·3	4·9
Volinja	24·5	14·5	17·5	24·5	14·5	15·5	16·5	12·5	29·5	23·5	18·5	29·5	11·5	38·5	13·5	41·5	31·5	20·5	22·5	24·5	18·5	24·5	19·5	19·5	27·5	21·5	13·5	31·5
II. Stationen der Localbahn Vinkovci-Brčka:																												
Brčka-Gunja	12·7	2·7	5·7	12·7	2·7	3·7	4·7	0·7	6·1	11·7	4·2	5·5	3·7	12·3	1·7	15·3	6·2	8·7	10·7	12·7	6·7	12·7	7·7	7·7	5·2	9·7	1·7	6·2
III. Stationen der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn:																												
Pécs	31·5	21·5	24·5	31·5	21·5	22·5	23·5	19·5	26·5	30·5	26·5	26·5	24·0	33·5	20·5	36·5	26·5	27·5	29·5	31·5	25·5	31·5	26·5	26·5	26·5	28·5	20·5	26·5
Szigetvár	31·5	21·5	24·5	31·5	21·5	22·5	23·5	19·5	31·5	30·5	34·8	31·5	28·0	33·5	20·5	36·5	31·5	27·5	29·5	31·5	25·5	31·5	26·5	26·5	31·5	28·5	20·5	31·5
IV. Stationen der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin:																												
Banjaluka Stadt, „ Vorstadt, Ivanjska, Kozarac, Novi, Osmarka, Prjedor, Swodna	23·5	13·5	16·5	23·5	13·5	14·5	15·5	11·5	28·5	22·5	17·5	28·5	10·5	37·5	12·5	40·5	30·5	19·5	21·5	23·5	17·5	23·5	18·5	18·5	26·5	20·5	12·5	30·5

2686

Südbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten

Barcs

den im nebenbezeichneten directen Tarife enthaltenen Stationen der kgl. Bayer. Staatsbahnen (mit Ausnahme jener südlich von Rosenheim und mit Ausnahme jener bayer. Stationen, welche laut des im nebenbezeichneten Tarife enthaltenen Kilometerzeigers in die Gruppen 1, 2, 7, 8 und 19 der Einlagerungstabelle eingereiht sind), und zwar:	Stationen des directen Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Süddeutschen Getreideverkehr, ferner nach Constanz und Singen	Stationen der Französischen Ostbahn	der Schweiz, ferner nach Basel und Schaffhausen	Vorarlberg und Lindau
I. für Mais (Kukuruz) in Körnern nach allen vorbezeichneten Stationen				
II. für nebenstehende Artikel excl. Mais (Kukurnz) in Körnern				
a) nach Stationen der Strecken Freilassing—Holzkirchen, Rott—Rosenheim, Kirchseeon—Rosenheim, Sauerlach—Tölz und Holzkirchen—Schliersee, ferner nach Reichenhall—Marquartstein und Aschau				
b) nach den übrigen Stationen				

Unter Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Transporte müssen per Schiff via Draueck nach Barcs gelangt sein, und ab Barcs oder ab jenen Stationen, wo Einlagerung im Verkehre ab Barcs zulässig ist, auf Grund der nebenbezeichneten Verbandstarife direct abgefertigt werden. Von der Begünstigung ausgeschlossen sind Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac und Gunja-Brčka stammen

Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894

Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Verbands-Gütertarif, Theil III, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1891	Oesterr.-Ungar.-Süddeutscher Verbandstarif, Theil III, Tarifheft Nr. 2, vom 10. April 1891, bezw. Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Theil III, 2. Heft, vom 1. September 1893	Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2, vom 15. April 1891	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Theil III, 2. Heft, vom 1. Septemb. 1893	Ausnahmetarif für Getreide etc. im Oesterr.-Ungarisch-Vorarlberger und Oesterr.-Ungarisch-Lindauer Verkehr vom 1. Juni 1891
Verschieden				
Verschieden				
I. 0·40 II. ad a) 0·20 ad b) 0·40 } Mark pro 100 kg	Mark 0·31 pro 100 kg	Francs 3·80 pro Tonne = 1000 kg	38 Centimes pro 100 kg	12 kr. ö. W. pro 100 kg
Im Rückvergütungswege				

Gegen auf ecbliessude Firma ale Aufgeberin lantende Duplicat-Frachtbriefe und die die bednngene Provenisnz nacbweisenden Schiffsdocumente, welche längsteus zwei Monate nach Ablauf der Begünstignngsdauer in Vorlage gebracht werden müssen

Fortlaufende Nr.

Die Publication erfolgt von der und im Namen der

Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel

für die Transportstrecke: von / nach

bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen

und gilt in der Zeit

Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung / Frachtsatz per 100 kg

per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz / Nachlass vom bestehenden Frachtsatze

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nr.	2687	2688	2689	2690
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn
und im Namen der	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Graz-Köflacher Eisenbahn		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Roheisen	Schotter	Baumaterialien und Ausrüstungsgegenstände	Kalksteinmehl / Kalksteingriee
für die Transportstrecke von	Vordernberg	K ö f l a c h	Sämmtlichen mindestens 40 km von Monfalcone entfernten Südbahn-Stationen	Zawratetz-Tfemosnitz
für die Transportstrecke nach	Leoben transit	Lannach / Preding-Wieselsdorf	M o n f a l c o n e	Anssig Oe.N.W.B. loco und transit
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bestimmungen des Specialtarifes für Roheisen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Sendungen müssen mit directen, nach Udine lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anfladen in Köflach hat binnen 6 Stunden, das Abladen in Lannach und Preding-Wieselsdorf binnen 12 Arbeitsstunden nach erfolgter Beistellung der Wagen, bezw. nach erfolgter Avisirung durch die Organe des Bezirksausschusses in Stainz veranlasst zu werden. Diese Sendungen müssen an den Bezirksausschuss in Stainz adressirt sein und zur Beschotterung der Bezirksstrassen verwendet werden	Die Sendungen müssen zum Baue und zur Ausrüstung der Localbahn Monfalcone—Ronchi—Cervignano bestimmt und an die Bauunternehmung dieser Bahn adressirt sein	Aufgabe von resp. Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstene aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Localtarif, Theil I	Localtarife der Oe.N.W.B. und der Localbahn Častau-Zawratetz
Frachtsatz per 100 kg	10 kr. N. excl. Auf- und Abladegebühr	kr. 16 / 12·4	V a r i a b e l	Bestehen keine directen Sätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	8 kr. N. excl. Auf- und Abladegebühr	kr. 13·65 / 10·15	V a r i a b e l	kr. 26·9 / 23·0
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	2 kr. N.	kr. 2·35 / 2·25	50 pCt. Nachlass vom Normaltarif mit einem Minimal-Einheitssatze von 0·26 Heller pro km und 100 kg bei Frachtzahlung mindestene für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, resp. 0·32 Heller pro 100 kg und 1 km bei Stückgutsendungen	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2691	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	a) Steine, bearbeitete, einfach glatt behauene, unverpackt, u. zw.: Steinfliessen, Barren, Rinnsteine, Rinnen, Fenster- und Thürstöcke, Stiegenstufen, Röhren, Krippen, Tröge und Brunnensteine b) Steine aller Art (mit Ausnahme der sub a) genannten) in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, einschliesslich roh behauener, ungeschliffener Marmorsteine und Marmorplatten, ferner Pflastersteine, Sand- und Bordsteine, auch Mühlsteine	Trisst S.B. Görz Monfalcone Nabresina Sagrado	Brünn C a r l s b a d	a) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief b) Bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des für den Transport beigestellten Wagens Das Anfaden der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Das Abladen obliegt den Bahnanstalten	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. a) 134·4 b) — a) 186·6 b) 150·8 a) 184·6 b) 150·8 a) 184·6 b) 150·8 a) 184·6 b) 150·8	Verschieden	Im Kartirungswege		
2692	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Papier aller Art	S a l l o c h b G ö r z	K u f s t e i n	a) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. b) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen mit directen, nach belgischen oder holländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Jedoch ist die Abfertigung im gebrochenen Verkehre über die Umschlagsplätze Gustavsburg und Mannheim zulässig, wenn in den Frachtbriefen nach diesen Umschlagstationen der Passus enthalten ist „zur Weiterbeförderung nach . . .“ (Name einer belgischen oder holländischen Station).	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife, bezw. Tirol-Küstenländischer Tarif	Verschieden	Pfg. D.R.-W. a) 303 b) 213 a) 237 b) 159 einschl. der Manip.-Gebühr	Verschieden	K a r t i r u n g		
2693	**Oest. Nordwestbahn**	Betheiligten Bahnen	**Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn, mit Galizien und der Bukowina, mit Südwest-Russland und mit Rumänien.** Die in den Tarifen Theil II sammt Nachträgen für die obbezeichneten Elbeumschlags-Verkehre enthaltenen Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden, bleiben bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende Decsmber 1894 unter den seitherigen Bedingungen in Kraft. Minimalquantitäten sind jedoch bis Ende 1894 anzuliefern und die Erstattungsgesuche spätestens bis Ende April 1895 einzureichen.											

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Bei der im Verordnungs-Blatte Nr. 137 vom 30. November 1893, sub Pos. Nr. 2137, für Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker etc.) von österreichischen Stationen nach den Budapester Bahnhöfen publicirten Frachtbegünstigung ist in der Rubrik „Bezeichnung der Documente etc.“ der erste Satz wie folgt abzuändern, u. zw.: „Für die in der Winterperiode vom 1. December 1893 bis Ende Februar 1894 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der Sommerperiods vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 ein **zweimal** so grosses Quantum expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode.“

Druckfehler-Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Im Verordnungs-Blatt Nr. 143 vom 16. December 1893 hat in der auf Seite 2381 sub Post Nr. 2535 enthaltenen Publication in der Rubrik: „für die Transportstrecke nach“ in der ersten Abtheilung „Stationen der St.E.G.“ der letzte Stationsname richtig „**Weltrus**“ zu lauten.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% } des Frachtsatzes II. Classe
von 15—50 mit 50% }

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 146. Wien, 23. December 1893. VI. Jahrgang.

Inhalt: Begründnng zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Erwerbung der Bahnlinien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft durch den Staat, sowie die Herstellung der Localbahnen Lindewiese-Barzdorf (Heinersdorf) und Niklasdorf-Zuckmantel auf Staatskosten. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Ban. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife nnd Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Mit Rücksicht auf die hohen Feiertage gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 28. December zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. December 1893, womit für den Monat Jänner 1894 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Jänner 1894 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 25 Percent in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe,

betreffend die

Erwerbung der Bahnlinien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft durch den Staat, sowie die Herstellung der Localbahnen Lindewiese-Barzdorf (Heinersdorf) und Niklasdorf-Zuckmantel auf Staatskosten.

Ueberreicht in der 242. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. November.

Von bescheidenen Anfängen ausgehend, hat die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft während ihres nunmehr dreizehnjährigen Bestandes eine Reihe von Localbahnen in Böhmen, Mähren, Schlesien und Niederösterreich ins Leben gerufen, von welchen nach Durchführung mehrfacher Verkaufs- und Tauschtransactionen mit anderen Eisenbahn-Gesellschaften dermal noch 15 Bahnlinien mit einer Gesammtlänge von rund 368 km sich im Besitze der genannten Gesellschaft befinden.

Das gesellschaftliche Nominalcapital, welches in Folge der stetig fortschreitenden Ausdehnung des Bahnnetzes wiederholte Erhöhungen erfahren hat, besteht gegenwärtig aus dem Actiencapitale von 15,500.000 fl., ferner aus der $4^1/_2$percentigen Prioritätsanleihe I. Emission im ursprünglicheñ Nominalbetrage von 5,000.000 fl., wovon jedoch ein Theilbetrag von 1,800.000 fl. anlässlich des Abverkaufes der Localbahn Mährisch-Weisskirchen-Wšetin aus dem Verkehre gezogen wurde, aus der 4percentigen Prioritätsanleihe II. Emission im ursprünglichen Nominalbetrage von 11,000.000 Mark d. R.-W., aus der $4^1/_2$percentigen Prioritätsanleihe III. Emission im ursprünglichen Nominalbetrage von 2,400.000 fl. und aus der gleichfalls $4^1/_2$percentigen Prioritätsanleihe IV. Emission im ursprünglichen Nominalbetrage von 2,600.000 fl.

Zu den vorangeführten Nominalbeträgen ist weiters noch als Bestandtheil des Anlagecapitals der gesellschaftlichen Bahnlinien zu rechnen das vom Staate auf Grund des Gesetzes vom 7. Juni 1883, R.-G.-Bl. Nr. 106, für die Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals gewährte Hypothekardarlehen von 600.000 fl., welches mit Ende des Jahres 1893 durch die bis dahin bereits geleisteten planmässigen jährlichen Rückzahlungen auf den Betrag von 550.000 fl. herabgemindert sein wird, und das vom Staate auf Grund des Gesetzes vom 8. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 53, für die Localbahn Budweis-Salnau zugesicherte Hypothekardarlehen von 1,200.000 fl., welches bisher noch nicht zur Auszahlung gelangt ist, an dessen Stelle die Gesellschaft sohin den entsprechenden Capitalsbetrag durch Aufnahme einer schwebenden Schuld beschafft hat.

Von den gesellschaftlichen Localbahnen werden die

Linien Časlau—Zawratetz und Časlau—Močowitz von der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, die Linie Königshan—Schatzlar von der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, die übrigen zwölf Linien dagegen vom Staate für Rechnung der Gesellschaft betrieben.

Die im Vorstehenden in den wesentlichsten Grundzügen dargestellten Verhältnisse der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, und insbesondere deren Beziehungen zu der Staatsverwaltung erscheinen nunmehr aus mehrfachen Rücksichten einer durchgreifenden Neugestaltung bedürftig.

Zunächst haben sich aus dem Verhältnisse der staatlichen Betriebsführung auf nahezu sämmtlichen gesellschaftlichen Bahnlinien, insbesondere auch in Absicht auf die Bedeckung der Kosten für die durch den stetig wachsenden Verkehr nothwendig gewordenen Investitionen, vielfache Verrechnungsfragen und sonstige Differenzen ergeben, wodurch die Führung des Dienstes erschwert und behindert wird. Eine Vereinfachung in dieser Hinsicht erscheint daher schon vom Standpunkte einer rationellen Betriebsführung dringend erwünscht.

Die Erlangung des freien Verfügungsrechtes über die Bahnlinien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft stellt sich überdies auch vom verkehrspolitischen Standpunkte als wünschenswerth dar, indem die wichtigsten und ertragreichsten dieser Bahnen, insbesondere die Linien St. Pölten—Tulln, Herzogenburg—Krems, Hadersdorf—Sigmundsherberg und Hannsdorf—Ziegenhals sehr wichtige Ergänzungen des Staatseisenbahnnetzes bilden, andere wieder berufen sind, als Ansatz zu projectirten grösseren Bahnverbindungen zu dienen.

Mit Rücksicht auf wiederholte Kundgebungen der berufenen Vertretungskörper und der Interessenten erscheint es weiters geboten, für die ehethunlichste Sicherstellung des Ausbaues zweier Abzweigungen von der gesellschaftlichen Bahnlinie Hannsdorf—Ziegenhals Vorsorge zu treffen, von welchen die 26 km lange, bereits in dem Staatsvertrage mit dem Deutschen Reiche vom 14. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 95, vorgesehene Bahnlinie von Lindewiese bis zur Reichsgrenze bei Barzdorf (Heinersdorf) die Industrieorte Setzdorf, Friedeberg, Weidenau und Barzdorf einerseits mit dem inländischen Bahnnetze und andererseits mit der auf preussischem Gebiete im Baue befindlichen Bahnlinie von Ottmachau nach Heinersdorf in Verbindung bringen soll, während die rund 9 km lange Flügelbahn von Niklasdorf nach Zuckmantel vornehmlich den Verkehrsbedürfnissen der letzteren, sonst vom wirthschaftlichen Niedergange bedrohten Stadt zu dienen bestimmt ist.

Schliesslich hat es sich aus finanztechnischen und budgetären Gründen als wünschenswerth erwiesen, das vorerwähnte, bisher nicht zur Auszahlung gelangte Aerarialdarlehen per 1,200.000 fl. für die Localbahn Budweis—Salnau durch eine andere, die Staatsfinanzen weniger belastende Form der Subventionirung zu ersetzen.

Zum Zwecke der einverständlichen Regelung der im Vorstehenden angeführten Angelegenheiten wurden sohin Verhandlungen mit der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft eingeleitet, welche schliesslich zu dem vorliegenden Uebereinkommen vom 31. Mai 1893, betreffend die Erwerbung der sämmtlichen gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat, geführt haben.

Die wesentlichen Bestimmungen dieses Uebereinkommens lassen sich dahin zusammenfassen, dass nach demselben die genannte Bahngesellschaft ihre sämmtlichen Linien sammt allem Zugehör und sammt den aus dem Anlagecapitale gebildeten Reservefonden mit dem 1. Jänner 1894 verkaufsweise an den Staat abtreten, ferner behufs Bedeckung der Kosten für die sohin auf Staatskosten herzustellenden Zweigbahnen Lindewiese-Barzdorf (Heinersdorf) und Niklasdorf-Zuckmantel, sowie für Investitionen auf den bestehenden Linien dem Staate einen Baarbetrag von 3,800.000 fl. zur Verfügung stellen und schliesslich auf das Aerarialdarlehen per 1,200.000 fl. für die Linie Budweis—Salnau gänzlich verzichten soll. Andererseits hätte der Staat als Entgelt für die vorangeführten Leistungen die Verzinsung und Tilgung der gesellschaftlichen 4percentigen Prioritätsanleihe im ursprünglichen Nominalbetrage von 11,000.000 Mk. d. R.-W., sowie einer von der Gesellschaft noch aufzunehmenden 3percentigen und innerhalb 80 Jahren zu tilgenden Prioritätsanleihe im Nominalbetrage von 70,000.000 Kronen = 35,000.000 fl. österr. Währung, somit die bis einschliesslich des Jahres 1973 fortlaufenden Annuitäten von 455.630 Mk. 13 Pfg. deutscher Reichs-Währung und von 1,158.911 fl. 25 kr. österr. Währung oder 2,317.822 Kronen 50 Heller zur Selbstzahlung zu übernehmen und auf die Rückzahlung des früher mit 550.000 fl. bezifferten Restbetrages des für die Linie Hannsdorf—Ziegenhals gewährten Hypothekardarlehens zu verzichten.

Eine Rechtsnachfolge des Staates soll hiebei lediglich in Bezug auf die mit dem Bahnbetriebe unmittelbar zusammenhängenden Rechtsverhältnisse der Gesellschaft eintreten, während die Abwicklung aller sonstigen Rechte und Verbindlichkeiten, somit insbesondere auch die Auseinandersetzung mit den Bauunternehmern und die Abwicklung der schwebenden Schulden, sowie die noch vor der Uebergabe des Eigenthumes der Bahnlinien an den Staat zu bewirkende Tilgung der vom Staate nicht zu übernehmenden $4^1/_2$percentigen Prioritätsanleihen I., III. und IV. Emission auf Rechnung der Gesellschaft durchzuführen wäre.

Zur Beurtheilung der finanziellen Tragweite der ganzen Transaction empfiehlt es sich, die einzelnen Elemente derselben, nämlich 1. den Ankauf der bestehenden gesellschaftlichen Bahnlinien, 2. die Beschaffung des Baarbetrages von 3,800.000 fl. für Bau- und Investitionszwecke, und 3. den Ersatz des für die Linie Budweis—Salnau zugesicherten Aerarial-Darlehens per 1,200.000 fl. durch eine Annuitätenzahlung abgesondert in Erörterung zu ziehen.

1. Ankauf der bestehenden Linien.

Von dem seitens des Staates zu übernehmenden Lastenstande der Gesellschaft, bestehend aus den noch ungetilgten 4percentigen Prioritätsobligationen II. Emission per 10,876.800 Mark d. R. W. und aus den neu auszugebenden 3percentigen Prioritätsobligationen per 70,000.000 Kronen = 35.000.000 fl. mit den zuvor angegebenen Annuitäten von 455.630 Mark 13 Pfennige d. R. W. und von 1,158.911 fl. 25 kr. ö. W. ist bei Annahme eines Begebungscourses von 76 Percent für die neuauszugebenden 3percentigen Obligationen ein Nominalbetrag von 5,000.000 fl. der letzteren mit einem Jahreserfordernisse von 165.558 fl. 75 kr. ö. W. als das Aequivalent für den dem Staat zu übergebenden Baarbetrag von 3,800.000 fl. anzusehen. Ein weiterer Nominalbetrag von 1,579.000 fl. mit einem Jahreserfordernisse von 52.283 fl. 45 kr. bildet dagegen den Ersatz für das nicht zur Auszahlung gelangende Aerarial-Darlehen für die Linie Budweis—Salnau per 1,200.000 fl. Es erübrigt sonach als Entgelt für die Erwerbung der bestehenden gesell-

schaftlichen Bahnlinien die Uebernahme der 4percentigen Prioritätsobligationen Serie II per 10,876.800 Mark d. R. W. mit einem Jahreserfordernisse von 455.630 Mark 13 Pfennige und eines Nominalbetrages von 28,421.000 fl. ö. W. 3percentiger Prioritätsobligationen mit einem Jahreserfordernisse von 941.069 fl. 5 kr. ö. W.

Die gesammte, für die Erwerbung der gesellschaftlichen Bahnlinien vom Staate auf die Dauer von 80 Jahren zu übernehmende jährliche Verpflichtung würde sich somit, wenn die in Mark deutscher Reichswährung bemessene Annuität für das Prioritätsanlehen Serie II auf Grund des nach dem Gesetze vom 2. August 1892, R. G. Bl. Nr. 126, sich ergebenden Werthverhältnisses mit 267.860 fl. 16 kr. ö. W. berechnet wird, auf jährlich 1,208.929 fl. 21 kr. ö. W. belaufen.

Dieser Jahresverpflichtung per 1,208.929 fl. 21 kr. ö. W. sind nunmehr vor Allem die nach den bestehenden Betriebsverträgen der Gesellschaft zukommenden, künftighin aber dem Staate verbleibenden Reinerträgnisse der Bahnlinien gegenüberzustellen.

Die Betriebsverträge, auf Grund deren die Mehrzahl der gesellschaftlichen Bahnlinien vom Staate betrieben wird, beruhen im Wesentlichen auf den nachstehenden Vereinbarungen.

Aus den Bruttoeinnahmen wird zunächst ein Minimum der Betriebskostenvergütung, welches bei den einzelnen Linien den Leistungen des Betriebes entsprechend mit 1500—1800 fl. per Kilometer bemessen ist, nebst den besonderen, nicht zu den eigentlichen Betriebskosten gehörigen Auslagen (Steuern und Gebühren, Kosten der Anschlussbahnhöfe, Mieth- und Pachtzinse etc.) bestritten. Aus dem Ueberschusse wird sodann das Erforderniss für die $4^1/_2$ percentige Verzinsung und für die Amortisation des jeweilig genehmigten Nominalanlagecapitals der Bahnen gedeckt, respective der Gesellschaft zur Verfügung gestellt, und soll weiters bezüglich der Linien Hannsdorf—Ziegenhals und Budweis—Salnau die Rückzahlung der Aerarialdarlehen in den bedungenen Jahresraten geleistet werden. Aus den hienach noch erübrigenden Ertragsüberschüssen sind die bedungenen Minimal-Betriebskostenvergütungen an die Staatseisenbahnverwaltung bis auf 45 Percent der Bruttoeinnahmen zu ergänzen und ist der sodann etwa noch verbleibende Ueberschuss — insoferne derselbe nicht zufolge der bezüglichen Specialübereinkommen zur eventuellen Verzinsung der vorerwähnten Aerarialdarlehen zu verwenden ist — zwischen der Bahngesellschaft und dem Staate hälftig zu theilen.

In Gemässheit der im Vorstehenden dargelegten Vertragsbestimmungen würden der österreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft bei Fortbestand des dermaligen Betriebsverhältnisses nicht nur die nach Bedeckung der Minimal-Betriebskostenvergütungen per zusammen 605.400 fl. und der besonderen Auslagen per zusammen circa 39.000 fl. erübrigenden Erträgnisse ihrer im Staatsbetriebe befindlichen Linien insolange voll zufallen, bis diese Einnahme den zur $4^1/_2$percentigen Verzinsung und zur Amortisation des in diesen Linien dermal investirten Nominalcapitals erforderlichen Betrag von 1,112.504 fl. erreicht, sondern die genannte Gesellschaft participirt überdies noch zur Hälfte an jenen Ertragsüberschüssen, welche nach Bedeckung dieser Posten, sowie nach Bestreitung der Rückzahlungsquoten der mehrerwähnten Aerarialdarlehen, nach Ergänzung der Betriebskostenvergütungen bis auf 45 Percent der Bruttoeinnahmen und nach Berichtigung der eventuellen Verzinsung der Aerarialdarlehen noch verbleiben.

Thatsächlich haben nun die Erträgnisse der im Staatsbetriebe befindlichen gesellschaftlichen Bahnlinien, welche, im Ganzen in stetig aufsteigender Entwicklung begriffen sind, bereits eine solche Höhe erreicht, dass für die Gesellschaft nebst dem zur $4^1/_2$percentigen Verzinsung und zur Amortisation des dermal investirten Nominalanlagecapitals erforderlichen Betrage von 1,112.504 fl. noch ein Antheil an dem Reinertragsüberschusse in der Höhe von 35.370 fl. resultirt, so dass der gesammte der Gesellschaft zufliessende Reinertrag der im Staatsbetriebe befindlichen Linien auf 1,147.874 fl. zu veranschlagen ist.

Von diesem auf Grund der dermaligen Betriebsverträge sich ergebenden Reinertrage erscheint, wie die vorstehende Darstellung zeigt, nur der Ueberschussantheil per 35.370 fl. von der weiteren Entwicklung der Bruttoeinnahmen der im Staatsbetriebe befindlichen Linien abhängig, während der zur $4^1/_2$percentigen Verzinsung und zur Tilgung des Nominalanlagecapitales erforderliche Betrag von 1,112.504 fl. nur dann in Frage gestellt wäre, wenn die Bruttoeinnahmen unter den Betrag von 1,756.904 fl. herabsinken würden, welche Eventualität jedoch unter den obwaltenden Verhältnissen nicht in Betracht zu ziehen ist.

Zu dem vorangeführten Gesammtreinerträgnisse der im Staatsbetriebe befindlichen Linien per 1,147.874 fl. kommt nun weiters noch der Reinertrag der im Betriebe der anschliessenden Privatbahnen befindlichen Linien Časlau—Zawratetz, Časlau—Močowitz und Königshan—Schatzlar, welcher nach dem Durchschnitt der Vorjahre auf zusammen circa 90.955 fl. jährlich zu veranschlagen ist, so dass das gesammte der Gesellschaft auf Grund der bestehenden Betriebsverträge zukommende Reinerträgniss der in ihrem Eigenthume befindlichen Bahnlinien ohne Rücksicht auf die in Zukunft zu gewärtigende Einnahmesteigerung mit dem Betrage von 1,238.829 fl. per Jahr angenommen werden kann.

Im Vergleiche zu diesem nach den bestehenden Betriebsverträgen sich ergebenden Reinerträgnissen per 1,238.829 fl., stellt sich somit die zufolge des vorliegenden Uebereinkommens vom Staate als Entgelt für die Erwerbung der gesellschaftlichen Bahnlinien zu übernehmende Jahresverpflichtung, welche oben mit dem Betrage von 1,208.929 fl. 21 kr. ermittelt wurde, um rund 29.900 fl. niedriger, beziehungsweise für den Staat günstiger, wobei der Werth der bedungenen Rückzahlung des vom Staate für die Linie Hannsdorf—Ziegenhals gewährten Hypothekardarlehens in der Calculation bereits berücksichtigt erscheint.

Noch günstiger für den Staat gestaltet sich das Ergebniss der Vergleichung, wenn man die zufolge des Uebereinkommens vom Staate zu zahlende Annuität den Reinerträgnissen gegenübergestellt, welche nach Uebernahme des dermal für Rechnung der Gesellschaft geführten Betriebes der Mehrzahl der gesellschaftlichen Linien auf eigene Rechnung des Staates zu gewärtigen sind.

Nach den hierüber gepflogenen eingehenden Erhebungen sind nämlich die vom Staate künftighin zu erzielenden thatsächlichen Reinerträgnisse der gegenwärtig im Staatsbetriebe befindlichen Gesellschaftslinien auf ungefähr 1,235.640 fl. zu veranschlagen, so dass sich zuzüglich des Reinerträgnisses der mit Rücksicht auf ihre geographische Lage auch künftighin im Betriebe der anschliessenden Privatbahnen zu belassenden Linien Časlau—Zawratetz, Časlau—Močowitz und Königshan—Schatzlar von zusammen 90.955 fl. unbeschadet der noch weiters zu erhoffenden stetigen Verkehrszunahme ein Gesammtreinertrag in der Höhe von-

1,326.595 fl. ergeben würde, wonach gegenüber der nach dem vorliegenden Uebereinkommen vom Staate zu bezahlenden Annuität von 1,208.929 fl. 21 kr. ein reiner Gewinn von 117.665 fl. 79 kr., beziehungsweise nach Abrechnung der dem Werthe des abzuschreibenden restlichen Hypothekardarlehens für die Localbahn Hannsdorf—Ziegenhals entsprechenden Annuität von rund 23.000 fl. noch ein solcher Gewinn von rund 94.600 fl. per Jahr für den Staat resultirt.

Auch die Vergleichung der nach dem vorliegenden Uebereinkommen als Entgelt für die Erwerbung der gesellschaftlichen Bahnlinien vom Staate zu übernehmenden Jahresverpflichtung mit dem im Falle der Einlösung dieser Linien auf Grund der Concessionsbestimmungen zu entrichtenden Einlösungsrenten führt zu einem vollkommen befriedigenden Resultate, indem der Gesammtbetrag der concessionsmässigen Einlösungsrenten, welcher nach den angestellten Berechnungen mit 1,357.914 fl. zu beziffern ist, sich gegenüber der nach dem Uebereinkommen den Staat treffenden Jahresbelastung per 1,208.929 fl. 21 kr. um rund 149.000 fl. höher, demnach für den Staat ungünstiger herausstellen würde.

Hienach können die auf die käufliche Erwerbung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat bezüglichen Bestimmungen des Uebereinkommens vom 31. Mai 1893 — ganz abgesehen von der durch dieselben zu erzielenden Vereinfachung und Erleichterung der Administration und von den vorangedeuteten, für die Erwerbung der wichtigsten gesellschaftlichen Bahnen durch den Staat sprechenden verkehrspolitischen Rücksichten — auch vom rein finanziellen Standpunkte als vortheilhaft für den Staat verzeichnet werden, indem die hienach vom Staate zu übernehmende Jahresverpflichtung sowohl im Vergleiche mit den auf Grund der bestehenden Betriebsverträge an die Gesellschaft hinauszuzahlenden Reinerträgnissen, als auch im Vergleiche mit den aus der Betriebsführung für Rechnung des Staates zu gewärtigenden thatsächlichen Reinerträgnissen, als auch schliesslich im Vergleiche mit den im Falle der concessionsmässigen Einlösung der Bahnlinien zu entrichtenden Renten für den Staat sich erheblich günstiger herausstellt.

2. Geldbeschaffung für Bau- und Investitionszwecke.

Auch die weitere in dem Uebereinkommen vom 31. Mai 1893 getroffene Vereinbarung, derzufolge der Staat gegen Uebernahme der Verzinsung und Tilgung eines Nominalbetrages von 5,000.000 fl. in 3percentigen Prioritätsobligationen zur Selbstzahlung einen Barbetrag von 3,800.000 fl. für Bau- und Investitionszwecke ausbezahlt erhalten soll, entspricht vollständig den finanziellen Interessen des Staates.

Die hienach vom Staate zu übernehmende Jahreslast von 165.558 fl. 75 kr. beträgt nämlich 4·356809 pCt. des dem Staate zukommenden Effectivbetrages und entspricht somit ungefähr jener Annuität, welche behufs Beschaffung des obigen Effectivbetrages im Wege eines directen Staatsanlehens oder auf Grund eines vom Staate zu garantirenden Prioritätsanlehens zum Curse von 96 pCt. und mit 4percentiger Verzinsung vom Staate zu entrichten oder zu garantiren wäre.

Die vorerwähnte Annuität von 165.558 fl. 75 kr. wird übrigens den Staat keineswegs zur Gänze effectiv belasten, indem insbesondere die Bahnlinien Lindewiese—Barzdorf und Niklasdorf—Zuckmantel, zu deren Herstellung ein Theilbetrag von 2,000.000 fl. der obigen Summe von 3,800.000 fl. verwendet werden soll, nicht nur selbst eine befriedigende Rentabilität in Aussicht stellen, sondern auch zur Steigerung der Erträgnisse der anschliessenden vom Staate zu erwerbenden Stammlinie Hannsdorf—Ziegenhals erheblich beitragen werden.

3. Ersatz des Aerarial-Darlehens für Budweis—Salnau.

Die Erwägungen, welche zu Gunsten der Beschaffung des Baarbetrages von 3,800.000 fl. für Bau- und Investitionszwecke auf die im Uebereinkommen vorgesehene Art geltend zu machen sind, lassen auch den dritten Hauptpunkt der getroffenen Vereinbarungen, nämlich den Ersatz des für die Localbahn Budweis-Salnau auf Grund des Gesetzes vom 8. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 53, zugesicherten bereits fälligen Staatsbeitrages per 1,200.000 fl. durch die Uebernahme der Verzinsung und Tilgung eines Nominalbetrages von 1,579.000 fl. in 3percentigen Prioritäts-Obligationen mit einem Jahreserfordernisse von 52.283 fl. 45 kr. zur Selbstzahlung — ganz abgesehen von den hiefür sprechenden budgetären Rücksichten — auch vom rein finanziellen Standpunkte für den Staat unbedingt vortheilhaft erscheinen.

An die im Vorstehenden eingehend besprochenen Hauptpunkte des vorliegenden Uebereinkommens vom 31. Mai 1893 schliesst sich eine Reihe von minder wesentlichen Neben- und Durchführungs-Bestimmungen, insbesondere auch in Bezug auf die anlässlich der geplanten Transaction zu gewährenden Stempel- und Gebührenbefreiungen (§ 14).

Besonders hervorzuheben ist von diesen Bestimmungen die im § 12 des Uebereinkommens enthaltene Vereinbarung, derzufolge die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, welche sich als ein leistungsfähiges Institut zur Förderung des Localbahnwesens bewährt hat, nicht liquidiren, sondern lediglich ihr Actiencapital auf ein Fünftel des dermaligen Nominalbetrages, d. i. auf 3,100.000 fl. in der Weise reduciren soll, dass von dem nach Abwicklung der gegenwärtigen Activen und Passiven verbleibenden Gesellschaftsvermögen ein Baarbetrag von 3,300.000 fl. als Einzahlungswerth des reducirten Actiencapitals und als Reservefond ausgeschieden und nur der nach Abzug dieses Baarbetrages verbleibende Rest des vorerwähnten Gesellschaftsvermögens an die Actionäre vertheilt werden soll.

Zu der Bestimmung im § 17 des Uebereinkommens, laut welcher das letztere für die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft durch die Zustimmung der Generalversammlung der Actionäre, für die k. k. Staatsverwaltung aber durch die sodann einzuholende legislative Genehmigung bindende Kraft erlangen soll, ist zu bemerken, dass die am 20. Juni 1893 stattgefundene Generalversammlung der Actionäre der genannten Gesellschaft ihre Zustimmung zu dem vorliegenden Uebereinkommen zwar unter der Bedingung des Zustandekommens einer Vereinbarung in Ansehung des Formulars und des Tilgungsplanes der auszugebenden 3percentigen Prioritäts-Obligationen ertheilt hat, dass jedoch diese Bedingung seither erfüllt und das Uebereinkommen somit für die Gesellschaft unbedingt rechtsverbindlich geworden ist.

Zur Perfection des mehrgedachten Uebereinkommens vom 31. Mai 1893 erscheint demnach dermal noch die legislative Genehmigung desselben erforderlich, welche mit Rücksicht auf die Bestimmung im Schlussabsatze des § 17 bis zum 31. December 1893 zu erfolgen hätte.

Die Einholung dieser legislativen Genehmigung, sowie die Ermächtigung zur Herstellung der Bahnlinien von

Lindewiese bis zur Reichsgrenze bei Barzdorf (Heinersdorf) und von Niklasdorf nach Zuckmantel auf Staatskosten bildet sohin den Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfes.

Im Artikel I desselben soll die Genehmigung des unter dem 31. Mai 1893 abgeschlossenen Uebereinkommens, betreffend die Erwerbung der Bahnlinien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft durch den Staat, ausgesprochen werden.

Artikel II enthält die Ermächtigung der Regierung zur Herstellung der Bahnlinien von Lindewiese zur Reichsgrenze bei Barzdorf (Heinersdorf) und von Niklasdorf nach Zuckmantel auf Staatskosten unter Heranziehung der dem Staat auf Grund des Uebereinkommens vom 31. Mai 1893 zufliessenden Geldmittel.

Die Ausführung dieser Bahnlinien, von denen die erstgenannte jedenfalls normalspurig herzustellen sein wird, wogegen bezüglich der letzteren die Wahl der Spurweite noch von dem Abschlusse der technischen Erhebungen abhängt, soll jedoch in Uebereinstimmung mit dem in anderen ähnlichen Fällen eingehaltenen Vorgange von der Bedingung abhängig gemacht werden, dass auch von Seite der Interessenten entsprechende Beitragsleistungen, und zwar für die Linie Lindewiese—Barzdorf in der Höhe von mindestens 200.000 fl., für die Linie Niklasdorf—Zuckmantel in der Höhe von mindestens 70.000 fl. zugesichert werden.

Zufolge Artikel III soll bestimmt werden, welche Beträge im Laufe des Jahres 1894 aus den auf Grund des Uebereinkommens dem Staate zufliessenden Capitalsbeständen für Investitionen auf den bestehenden, vom Staate zu erwerbenden Bahnlinien und für den Bau der Localbahnen Lindewiese—Barzdorf und Niklasdorf—Zuckmantel verwendet werden dürfen.

Zugleich wird die Anordnung getroffen, dass der hiernach mit Ende 1894 verfügbar bleibende Rest der vorerwähnten Capitalsbestände nebst deren Erträgnissen als Investitionsfond für den vorbezeichneten Zweck zu behandeln und nach Massgabe der thatsächlichen Verwendung successive in die Staatsvoranschläge des Jahres 1895 und der folgenden Jahre als Einnahme einzustellen sein wird.

Artikel IV behandelt die bei vorliegendem Anlasse im Sinne des Uebereinkommens zu gewährenden Stempel- und Gebührenbefreiungen.

Nach Artikel V sollen die den Gegenstand des Gesetzes bildenden Bahnen, mit Ausnahme der bis auf Weiteres im Betriebe der Anschlussbahnen zu belassenden Linien Časlau—Zawratetz, Časlau—Močowitz und Königshan—Schatzlar vom Staate in eigener Regie betrieben werden.

Artikel VI endlich enthält die Anordnung über den Beginn der Wirksamkeit und über den Vollzug des Gesetzes.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 39. Sitzung des Herrenhauses vom 19. December referirt Freiherr von Czedik im Namen der Eisenbahn-Commission über die Fortsetzung der Vinkovce-Brčkaer Localeisenbahn von der Station Gunja mit Ueberbrückung der Save bis nach Brčka. Dieser Gesetzentwurf wird ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Derselbe Referent legt ferner den Bericht über den Gesetzentwurf, betreffend die Erwerbung der Bahnlinien der österreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft durch den Staat, sowie die Herstellung der Localbahnen Lindewiese—Barzdorf (Heinersdorf) und Niklasdorf—Zuckmantel auf Staatskosten zur Annahme vor. Derselbe wird in zweiter und dritter Lesung ohne Debatte zum Beschlusse erhoben.

Freiherr von Pusswald referirt hierauf über den Gesetzentwurf, betreffend die Erwerbung der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza durch den Staat. Dieser Gesetzentwurf wird in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte schmalspurige Localbahn von Neuberg über das Niederalpl nach Mariazell. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 5. December die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, bezüglich des vom steiermärkischen Landesausschusse vorgelegten generellen Projectes für eine schmalspurige Localbahn von Neuberg über das Niederalpl nach Mariazell im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 64.270.]

Gailthalbahn. (Localbahn Arnoldstein—Hermagor: Normalien für den Unter- und Oberbau.) Die Normalpläne für den Unter- und Oberbau der genannten Localbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [2. November, Z. 57.739.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Errichtung eines Uebergangssteges.) In km 66·587 wird behufs Verbindung von Mitter- und Unter-Ternitz von der Gemeinde Rohrbach a. St. ein Uebergangssteg über den Bahnkörper mit einer Lichtweite von 14·0 m, einer lichten Höhe von 4·17 m am Kämpfer und 5·97 m am Gewölbescheitel, und mit einer Breite von 1·40 m errichtet. [8. November, Z. 51.323.]

— (Brückenverstärkung.) Die Schleiferbachbrücke bei Leobersdorf in km 34·146 der Linie Wien—Triest wird verstärkt. [16. November, Z. 60.546.]

— (Nebengebäude in der Haltestelle Abtissendorf und beim Wächterhause Nr. 409.) In der Haltestelle Abtissendorf und beim Wächterhause Nr. 409 wird je ein Nebengebäude hergestellt. [12. November, Z. 59.953.]

— (Linie Kufstein—Ala: Vergrösserung und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes der Station Hall.) Das Aufnahmsgebäude in der Station Hall wird behufs Beschaffung je eines besonderen Wartesaales I. Classe und II. Classe vergrössert und adaptirt; ausserdem wird die nördlich vom genannten Aufnahmsgebäude befindliche Holzlege um 4·0 m verlängert. [21. November, Z. 61.886.]

— (Herstellung von zwei Weichenthürmen in Wörgl; Erweiterung der Desinfectionsanlage.) In der Station Wörgl werden in km 15·49 und 16·0 Weichenthürme errichtet; ferner gelangt die Desinfectionsanlage zur Erweiterung. [15. November, ZZ. 60.547 und 60.548.]

— (Localbahn Cilli—Wöllan: Adaptirung in der Rangirstation Hundsdorf.) Aus Anlass der Einführung des beschränkten Eilgutverkehres in der Rangirstation Hundsdorf wird daselbst an die bestehende Wartehalle ein Eilgutmagazin angebaut. [8. November, Z. 59.175.]

Unterkrainer Localbahnen. (Linie Grosslupp—Rudolfswerth: Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Schleppbahn.) Dem Bauunternehmer E. v. Malberg in Treffen wurde die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Anlage einer normal- eventuell schmalspurigen Schleppbahn von Neudegg zum Anschlusse an die Linie Grosslupp—Rudolfswerth der Unterkrainer Bahnen bei Treffen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt. [29. October, Z. 43.505.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 8. August bis 6. September fanden im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 technisch-polizeiliche Prüfungen

rücksichtlich 7 Lastzugslocomotiven mit Schlepptender, welche für die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sind, mit anstandslosem Ergebnisse statt. Sämmtliche 7 Locomotiven sind in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt nach den mit Handelsministerialerlass vom 28. März 1893, Z. 11.767, genehmigten Typenplänen erbaut. Dieselben tragen die Inventarsnummern 5902 bis 5908 und die Fabricationsnummern 3664, 3665, 3668, 3669, 3670, 3671 und 3672. Die Kessel dieser Locomotiven wurden der gesetzlichen Probe unterzogen und haben dieselbe anstandslos bestanden. Die gleichartig gebauten Maschinen besitzen im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Lanfachsen sind bei denselben nicht vorhanden. Die drei Achsen sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen sind nach dem Compound-System mit aussenliegenden, horizontalen Cylindern, innenliegenden Frames gebaut; die Steuerung zeigt die Construction nach Walchart Heussinger, ist aussenliegend und geschieht die Umsteuerung mittelst Schraube und Hebel combinirt. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Balanciers sind jedoch keine vorhanden. Die Maschine besitzt die Anfahrvorrichtung System Gölsdorf. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen und ist die Maschine ausserdem ausgerüstet mit einem variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, Classe E, einem gewöhnlichen Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse, auf Tender und Wagenzug wirkend, Spindelbremse, dann Dampfheizung und Geschwindigkeitsmesser nach Haushälter. Die Spurweite sämmtlicher Maschinen ist normal. Das Totalgewicht jeder dieser Locomotiven im ausgerüsteten Zustande beträgt 42 Tonnen, die concessionirte Dampfspannung 12 Atmosphären. Die Probefahrten mit diesen sieben Locomotiven fanden auf der 11·9 km langen Strecke von Wien nach Purkersdorf der k. k. Oesterr. Staatsbahnen statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 62 bezw. 68 und 70 km per Stunde und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 33 bezw. 35, 39, 41, 44 und 47 km per Stunde erreicht. Da die vorbeschriebenen sieben Locomotiven selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang zeigten, obwaltete im Hinblicke auf das nach jeder Richtnng befriedigende Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfungen aus Sicherheitsrücksichten keinerlei Anstand, die sieben Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den k. k. österr. Staatsbahnen zu verwenden, wovon die k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen verständigt wurde. [Z. 65.961.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Eröffnung der Personenhaltestellen Ober-Moschtienitz, Hoschtitz nnd Chocznia.) Am 18. December 1893 sind nachstehende Haltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden:

1. Die Haltestelle Ober-Moschtienitz bei dem in km 179·8 der Strecke Rzikowitz-Prerau gelegenen Wächterhause Nr. 121 mit dem Zuge Nr. 30.
2. Die Haltestelle Hoschtitz bei dem in km 32·6 zwischen den Stationen Wischau und Eywanowitz der Strecke Brünn-Nezamislitz gelegenen Wächterhause Nr. 46 mit dem Zuge Nr. 917.
3. Die Haltestelle Chocznia bei dem zwischen den Stationen Andrichau und Wadowice der Localbahn Bielitz-Kalwarya im km 36·7 gelegenen Wächterhause Nr. 11 mit dem Zuge Nr. 2316.

In den Stationen Ober-Moschtienitz und Hoschtitz werden Personenzugsfahrkarten II. und III. Wagenclasse nach den Stationen und Haltestellen der nächsten fünf Zonen, in der Haltestelle Chocznia nach allen Stationen und Haltestellen der Localbahn Bielitz-Kalwarya durch die Bahnwächter verausgabt. Die Uebernahme und Ausfolgung des Reisegepäckes erfolgt in den genannten drei Haltestellen ebenfalls durch die Bahnwächter.

Rücksichtlich der Beförderung der Personen und des Reisegepäckes gelten bezüglich der Haltestellen Ober-Moschtienitz und Hoschtitz die Bestimmungen der Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck auf dem Hauptbahnnetze der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. April 1891 sammt Nachträgen, bezüglich der Haltestelle Chocznia die Bestimmungen der vom 1. Juni 1888 giltigen Gebührentarife nebst Nachträgen für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. [Z. 66.728.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Wagentypen-Genehmigung.) Die von dem Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn bei dem k. k. Handelsministerium in Vorlage gebrachten Typenpläne für einen Postwagen und drei Personenwagen II. Classe, welche bei der Maschinen- und Waggonbau-Fabriksactien-Gesellschaft in Simmering in Bestellung gebracht wurden, haben die Genehmignng des k. k. Handelsministeriums erhalten. [Z. 57.381.)

Projectirte Localbahn von der Haltestelle Auspitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Anspitz. (Locomotivtypen-Genehmignng.) Das k. k. Handelsministerium hat die von dem Concessionär der projectirten Localbahn von der Haltestelle Auspitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn znr Stadt Auspitz in Vorlage gebrachten Typenpläne für eine normalspurige Tenderlocomotive genehmigt. [Z. 60.357.]

Projectirte Localbahn Mähr.-Ostrau-Přivos—Witkowitz. (Locomotivtypen-Genehmigung.) Das k. k. Handelsministerium hat die von dem Concessionswerber für die projectirte Localbahn Mähr.-Ostrau-Přivos—Witkowitz, Herrn Julius Modern in Vorlage gebrachten Typenpläne von zwei für die genannte Localbahn anzuschaffenden Locomotiven normaler Spurweite unterm 6. December 1893 genehmigt. [H.-M.-Z. 60.766.]

Eisenbahn Wien—Aspang. (Betriebserleichterung.) Die k. k. General-Inspection hat der Verwaltung obiger Eisenbahn bereits wiederholt gestattet, während der Heizperiode in der Strecke Wien—Aspang bei den Personenzügen bis fünf, bei den gemischten Zügen bis sechs Güterwagen beladen oder leer hinter den Personenwagen unter der Bedingnng einzureihen, dass zwischen der Locomotive und dem ersten mit Reisenden besetzten Wagen stets ein Sicherheitswagen eingeschaltet wird. Dieses Zugeständniss wurde deshalb gemacht, damit die Dampfheizung bei den Zügen mit Personenbeförderung nicht durch Beigabe von Güterwagen zwischen dem Conducteurwagen und den Personenwagen unterbrochen werden muss. Da sich nun nach den bisherigen Erfahrungen durch diese Zugsrangirung kein Anstand ergab, so hat die k. k. General-Inspection die obige Betriebserleichterung auch für die Heizperiode 1893/94 gewährt. [4. December, G.-I.-Z. 23.623.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. nngar. Handelsministerium. (Schlussrechnung für das Betriebsjahr 1892.) Die officiellen Schlussrechnungen für das Betriebsjahr 1892 weisen nach, dass obgleich die Ausgaben das Präliminare um 5 Millionen Gulden überschritten haben, dennoch ein reiner Einnahmenüberschuss von $2^1/_2$ Millionen geblieben ist, da die Einnahmen das Präliminare um 7 Millionen überstiegen haben.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Schlussrechnung für das Betriebsjahr 1892.) Die officiellen Schlussrechnungen für das Betriebsjahr 1892 der kgl. Ungarischen Staatsbahnen weisen nach, dass der Betriebsüberschuss das thatsächlich investirte Capital mit 4·51 Percent, das nominelle Capital aber mit 3·77 Percent verzinst hat. Allen Erwartungen entspricht auch die Thätigkeit der Maschinenfabrik der königlich ungarischen Staatsbahnen, welche das Investitionscapital mit 33·94 Percent, das factisch in Anspruch genommene mobile Capital aber mit 15·74 Percent fructificirt hat.

— (Regulativ für die Verladung von Heu und Stroh in Wagenladungen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlantbart im Interesse der Vermeidnng von Unzukömmlichkeiten für Verladung und Beförderung von Heu und Stroh in Wagenladungen, dass die Fracht stets nach der Tragfähigkeit des verwendeten Wagens eingehoben wird. Die Frachtzahlung wird nämlich auch bei Beistellung von Wagen von grösserer Tragfähigkeit, respective mit 15 Tonnen Ladegewicht nur nach dem factisch verladenen Gewichte, mindestens jedoch für 10 Tonnen eingehoben, welches Gewicht bei gehöriger Pressung der Ballen anstandslos verladen werden kann. In einzelnen Fällen, in welchen Umladungen sich als nothwendig erweisen sollten, ist in der Weise vorgesorgt, dass alle Stationen im Besitze von genauen Zeichnungen der nach den verschiedenen Bahnen znlässigen, respective mit denselben vereinharten Lademasse und streng angewiesen sind, dieselben den verladenden Parteien zur Verfügung zu stellen und die Verladung selbst zu controliren. Wenn nun dessenungeachtet unterwegs, respective in den Grenzstationen Ueberlastungen oder Ueberschreitungen der Lademasse constatirt und in Folge derselben die Abladung der Ueberlast oder Umladungen hehufs Herstellung des richtigen Profils nöthig werden, so ist dies dem Umstande zuzuschreiben, dass die Partei entweder das erlaubte Gewicht überschritten hat

oder die Verladnng nicht solid genug effectuirt hat, so dass in Folge des Rüttelns während des Transportes eine Verschiebung der Ladnng stattgefnnden hat.

Strasseneisenbahn mit Dampfbetrieb im Bereiche der Stadt Kolozsvár. (Nachtrag zur Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlöködési közlöny“ Nr. 140 vom 22. November l. J. verlautbart den Wortlant des Nachtrages zur Concessions-Urkunde der Kolozsvárer (Klansenburger) Strassen-eisenbahn-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 105), laut welchem diese zum Ausbau und Betrieb mehrerer innerhalb der städtischen Gemarkung sich verzweigenden Flügelbahnen ermächtigt wird.

Localbahn Eszék-Našić-Uj-Kapela-Batrinja. Eröffnung des Betriebes auf der Theilstrecke Eszék-Našić.) Am 30. November l. J. wurde die Theilstrecke Eszék-Našić der Localbahn Eszék - Našić - Uj - Kapela - Batrinja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 140) dem öffentlichen Verkehr übergeben, und diese von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen übernommen. Die Concessionäre der genannten Eisenbahn, deren Fortsetzung von Našić aus bis Uj-Kapela-Batrinja mit Inbegriff der Flügelbahn Pleternicza-Pozsega bis Ende Angust dem Verkehre zu übergeben ist, sind die Frankfurter Bank- und Bauunternehmungs-Firma Anton Otterborg und der Gutsbesitzer Theodor Kusevich. — Die neueröffnete Theilstrecke Eszék-Našić wird von letzterer Station ans ihre Fortsetzung durch die Theilstrecke Našić—Szlatina der projectirten Localbahn Szent-Lörincz—Našić—Szlatina (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 129), und durch deren Vermittlung Anschlnss an die von der Station Terezovácz-Suhopolje der im Betriebe der Direction der Südbahn-Gesellschaft stehenden Linie Barcs—Terezovácz-Suhopolje—Pakrácz-Lipik abzweigende und bisher als Sackbahn endigende Flügelbahn Terezovácz - Suhopolje — Szlatina finden, wodurch seinerzeit eine das Comitat Veröcze (Virovitica) seiner ganzen Breite nach von Barcs bis Eszék durchquerende Transversal-Linie geschaffen werden wird.

Ausland.

Deutsches Reich. (Tagesordnung für die Sitzung des Landes-Eisenbahnrathes.) Auf der Tagesordnung der am 12. December stattgehabten Sitzung des Landes-Eisenbahnrathes standen folgende Gegenstände:

1. Frachtermässigung für Düngemittel;
2. Ausnahmetarif für Basaltsteine von Heckholzhausen nach Oberlahnstein zur Verschiffung nach Holland;
3. die dem Entwurf des Staatshaushalts-Etats für 1894/95 beizufügende Uebersicht der Normal-Transportgebühren für Personen und Güter;
4. Mittheilungen über die seit dem 14. Mai genehmigten Aenderungen von Ansnahmetarifen und der auf Grund der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 23. Februar in Kraft getretenen Aenderungen der Verkehrsordnung; ausserdem
5. mehrere von der ständigen Tarifcommission der Dentschen Eisenbahnen vorberathene, für die Beschlussnahme der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltnngen vorbereitete Anträge von allgemeinerem Interesse zur Güterclassification des Deutschen Eisenbahn - Gütertarifes und zu dem Deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Thieren u. s. w., betreffend die Tarifirung und Beförderung von Maiskuchen, Maiskuchenmehl, Fleischdünger, Melassefutter, minderwerthigen Milchrückständen, Eisen- und Stahldraht mit Papier umwickelt, schweren Schiffsankern, groben Thonwaaren, schwefelsaurer Thonerde zur Ausfuhr, frischen Häringen sowie geräucherten und marinirten Fischen, stickstoffhaltigen Abfällen der Anilinfarben-Fabrikation, Wasserglas znr Ausfnhr, rohen Schmirgelsteinen, Seidenlumpen, Filterplatten, Klärmittel für Schmutzwässer, Abfällen von Rohmaterialien zur Papierfabrikation, Hobelspänen, Thierhaaren, rohem, gebranntem, geröstetem, gemahlenem und präparirtem Thon und von Futter- und Treiberschweinen.

Preussen. (Concessionirung der auf preussischem Gebiete gelegenen Strecke einer Eisenbahn von Sittard nach Herzogenrath.) Laut der im „D. R.-A.“ veröffentlichten Concessionsurkunde vom 9. September wurde der Niederländischen Südeisenbahn-Gesellschaft zu Maastricht die Concession zum Baue und Betriebe der auf das preussische Staatsgebiet entfallenden Strecke einer Eisenbahn von Sittard nach Herzogenrath ertheilt.

— (Stationsnamen-Aenderungen.) Im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin hat die an der Strecke Berlin—Oranienburg gelegene Haltestelle Stolpe die Bezeichnung „Stolpe bei Hermsdorf“, und die an der Strecke Berlin—Görlitz gelegene Haltestelle Nenhausen die Bezeichnnng „Neuhansen bei Cottbus“ erhalten.

— (Schliessung von Wasserumschlagsstellen.) Der Verkehr auf den Wasserumschlagsstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen zu Breslau wurde am 12. December bis auf Weiteres geschlossen. Die Wiedereröffnung des Verkehres wird seinerzeit bekannt gemacht werden.

Bayern. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahnangelegenheiten.) Das Gesetz, betreffend die Ertheilung eines Credites im Gesammtbetrage von 30,494.200 Mark für weitere Doppelgeleise und Beschaffung von Eisenbahn-Fahrmateriale wurde von der Kammer der Abgeordneten angenommen.

Russland. (Schulen für Eisenbahnwesen.) In Rnssland bestehen derzeit 28 Eisenbahnschnlen, in welchen die Schüler theoretischen und praktischen Unterricht in allen Zweigen des Eisenbahnbetriebes erhalten. Von diesen Instituten sind 25 Staatsanstalten, die übrigen private, jedoch unter Staatsaufsicht stehende Anstalten. Die Kosten für die Unterhaltnng dieser Schulen werden grösstentheils dadurch gedeckt, dass jede rnssische Eisenbahn zu einer jährlichen Steuer von 15 Rubel für jeden Werst ihrer Länge verpflichtet ist; ferner hat jeder Schuler ein Unterrichtsgeld von 10 Rubeln per Jahr zu zahlen. Zur Zeit verfügt das Ministerium für Verkehrswesen über ein diesem Zwecke dienendes Capital von $1^1/_2$ Millionen Rubel, während das jährliche Einkommen sich auf 500.000 Rubel beziffert, dem 400.000 Rubel Ausgaben gegenüber stehen. Der Cursus in den Schulen dauert fünf Jahre, von denen drei der Ausbildung in der Schule und zwei Jahre dem praktischen Eisenbahndienst gewidmet sind. Der Schulunterricht erstreckt sich auf Religion, Elementarmathematik, Buchführung, Physik und Telegraphentechnik, dann auf ausgewählte Capitel der Mechanik, Banconstruction, Zeichnen, Vermessungskunde und praktische Arbeiten in verschiedenen Handwerken. Die Lehrzeit im wirklichen Eisenbahndienst umfasst die verschiedensten Arbeiten in Reparaturwerkstätten, die Erlernung des Locomotivführer- und Bahnmeisterdienstes, der Telegraphie nnd des Signalwesens. Zur Zeit sind die 28 Anstalten von 1500 Schülern besucht.

Amerika. (Statistik der Eisenbahnen.) Nach dem statistischen Berichte des Bundesverkehrsamtes über das am 30. Jnni endigende Abrechnungsjahr 1891/2 hatten die Bundesstaaten 276.200 km Eisenbahnen, wovon im Berichtsjahre 5090 km hinzugekommen waren. Die Bahnen beschäftigten insgesammt 821.415 Personen, 37.130 mehr als im vorhergehenden Jahre. Die Roheinnahmen betrngen 1.171,407.134 Doll., die Betriebskosten 780,997.996 Doll. Im Berichtsjahre wurden 2554 Bedienstete getödtet, 28.267 verletzt. Während die Zahl der getödteten Bediensteten gegen das Vorjahr abgenommen hat, ist die Zahl der getödteten Reisenden von 293 auf 376 gestiegen, ebenso die der Verletzten von 2972 auf 3227.

Ostasien. (Statistik der Eisenbahnen.) Am 31. März 1893 hatte das indische Eisenbahnnetz eine Gesammtlänge von 18.042 Meilen, von denen 10.345 Meilen vollspurig waren. Im Laufe des Jahres 1892/3 wurden 490 Meilen eröffnet, davon mehr als die Hälfte mit einer Spurweite von 1 m. Der Personenverkehr ist mit Ausnahme der Bengal Nordwestbahn bei allen Bahnen gestiegen, besonders stark bei der Südindischen und bei der Madrasbahn. Der Güterverkehr ist bei der Bengal Nordwest-, der Bengal Central-, der Great Indian Peninsular, der Madras- und der Sonthern Mahrattabahn zurückgegangen und nur bei den übrigen verhältnissmässig wenig gestiegen. Die Betriebseinnahmen des Gesammtnetzes sind um 3·61 pCt. gegen das Vorjahr zurückgegangen, so dass sich für die Meile Betriebslänge nur eine Einnahme von 13.141 Rupien (gegen 14.160 Rupien in 1891) ergab. Die Betriebsausgaben verzehrten 46·92 pCt. der Einnahmen und hinterliessen einen Ueberschuss, welcher das Anlagecapital mit 5·43 pCt. (gegen 5·76 pCt. in 1891) verzinste. Nach dem Berichte des General-Directors der Eisenbahnen von Ceylon wurden im Jahre 1892 3,484.394 Personen, d. i. um 407.566 mehr als im Vorjahre befördert; der Güterverkebr betrug 267.193 t. Die gesammten Betriebseinnahmen beliefen sich auf 4,695.774 Rupien, d. i. um 266.531 Rupien oder 6·02 pCt. mehr als im Jahre 1891.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Gisela“ aus Kohe-Shangai.) Dieser Dampfer von 2643 Tonnen Gehalt ist am 29. Juli von Kobe-Shanghai abgefahren und am 1. October mit 36 Passagieren und 2340 Gewichtstonnen Ladung von Kobe, Shanghai und Fiume in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Kobe 12.000 kg Curiositäten; aus Macao 10.500 kg Thee; aus Shanghai 7000 kg Seide, 1715 kg Thee, 18.850 kg Häute, 490 kg Curiositäten; aus Hongkong 45.640 kg Thee, 5120 kg Curiositäten, 21.000 kg Quassia, 600 kg Oelessenz; aus Singapore 100.000 kg Häute (wovon 7000 kg für Venedig), 100.992 kg Sago für Venedig, 285.874 kg Pfeffer (wovon 8895 kg für Venedig und 4974 kg für Ancona), 7320 kg Conserven, 5632 kg Perlmutter, 10.150 kg Gambier, 172.550 kg Kaffee, 40.600 kg Zinn; aus Colombo 5075 kg Sapanholz, 65.722 kg Cocosöl; aus Calcutta 2557 kg Ingwer, 27.550 kg Sackleinwand, 740 kg Baumwolle, 126.775 kg Häute (hievon 70.950 kg für Venedig), 101.500 kg Ricinussamen und 40.600 kg Treber für Venedig; aus Penang 123.732 kg Pfeffer, 670 kg Conserven, 400 kg Curiositäten; aus Bombay 7807 kg Häute, 283.605 kg Baumwolle (hievon 138.750 kg für Venedig), 25.375 kg Mirabolamen, 224.315 kg Rübsamen, 960 kg Conserven, 150 kg Thee, 50.953 kg Leinsamen, 101.500 kg Ricinussamen; aus Madras 160.950 kg Baumwolle (hievon 18.500 kg für Venedig), 2233 kg Indigo, 2740 kg Häute; aus Aden 5654 kg Kaffee, 4700 kg Perlmutter; aus Suez 35.650 kg Gummi, 289 kg Rosenöl; aus Port Said 61.883 kg Häute, 7570 kg Thee, 3895 kg Indigo, 101.270 kg Kaffee, 860 kg Curiositäten: aus Fiume 6400 kg Mehl. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,592.719 fl. ö. W.

— (Abfahrt des Dampfers „Gisela“ nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2643 Tonnen Gehalt ist am 21. October mit 37 Passagieren und 1204 Gewichtstonnen Ladung, sowie 33.279 Stück verschiedenes Holz von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 68 Colli Esswaaren, 18 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren, 14 Colli chemische Producte, 5 Colli Schuhwaaren, 19 Colli Spiritus, 140 Colli Zucker, 9500 Stück Fensterladen, 5648 Stück Staffeln, 3200 Stück Bretter, 9134 Stück Halbstaffeln, 310 Stück Pfosten, 318 Stück Rundhölzer; nach Suez 10 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Kurzwaaren, 24 Colli Esswaaren, 100 Stück Holzstücke; nach Gedda 285 Colli Papier, 5 Colli Manufacturen, 31 Colli Essig, 75 Colli Esswaaren, 230 Colli Zucker, 14 Colli Metallwaaren; nach Aden 160 Colli Mehl, 18 Colli Garne, 7 Colli Manufacturen, 5 Colli Metallwaaren, 20 Colli Glasperlen, 7 Colli chemische Producte, 200 Colli Zucker, 6 Colli Lampen, 20 Colli Zündhölzchen, 2450 Stück Bretter; nach Hodeidah 50 Colli Zündhölzchen; nach Zanzibar 2 Colli Mützen, 4 Colli Baumwollwaaren, 75 Colli Glasperlen; nach Massaua 5 Colli Spiritus, 140 Colli Bier, 24 Colli Esswaaren; nach Bombay 7 Colli Mützen, 75 Colli Knöpfe, 850 Colli Papier, 123 Colli Kurzwaaren, 138 Colli Baumwollwaaren, 288 Colli Esswaaren, 355 Colli Farben, 58 Colli Garne, 8 Colli Spielwaaren, 5 Colli Musik-Instrumente, 49 Colli Lampen, 162 Colli Manufacturen, 218 Colli Metallwaaren, 52 Colli Holzwaaren, 426 Colli Glasperlen, 93 Colli Seife, 7 Colli Porzellan, 2 Colli Schuhwaaren, 121 Colli Glaswaaren, 52 Colli Wein, 6 Pferde; nach Bagdad 7 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Manufacturwaaren, 66 Colli Zündhölzchen, 7 Colli Glasperlen; nach Kurrachee 16 Colli Baumwollwaaren, 12 Colli Metallwaaren, 5 Colli Glasperlen, 20 Colli Holzstähe; nach Bassorah 1 Collo Mützen, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Calicut 1 Collo Musik-Instrumente; nach Mangalore 17 Colli Kurzwaaren; nach Colombo 11 Colli Papier, 23 Colli Baumwollwaaren, 42 Colli Holzwaaren, 6 Colli Lampen, 7 Colli Parfüms, 12 Colli Glaswaaren; nach Rangoon 55 Colli Garne, 53 Colli Metallwaaren, 23 Colli Baumwollwaaren; nach Madras 52 Colli Papier, 32 Colli Garne, 3 Colli Manufacturen, 15 Colli Metallwaaren, 11 Colli Holzwaaren, 9 Colli Glasperlen; nach Calcutta 35 Colli Knöpfe, 438 Colli Papier, 10 Colli Spielkarten, 31 Colli Kurzwaaren, 200 Colli Baumwollwaaren, 104 Colli Garne, 2 Colli Musik-Instrumente, 82 Colli Manufacturen, 67 Colli Metallwaaren, 9 Colli Holzwaaren, 242 Colli Glasperlen, 55 Colli Glaswaaren,; nach Penang 47 Colli Papier, 21 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Manufacturen; nach Singapore 12 Colli Mützen, 170 Colli Bier, 101 Colli Papier, 25 Colli Baumwollwaaren, 39 Colli Garne, 3 Colli Manufacturen, 3 Colli Metallwaaren, 25 Colli Glasperlen; nach Soerabaya 42 Colli Papier, 250 Colli Mehl, 7 Colli Manufacturen, 249 Colli Erdwachs, 45 Colli Glasperlen, 26 Colli Glaswaaren; nach Samarang 40 Colli Papier, 174 Colli Mehl, 155 Colli Erdwachs, 10 Colli Glasperlen; nach Batavia 50 Colli Mehl, 19 Colli Papier, 110 Colli Erdwachs, 57 Colli Garne, 15 Colli Glaswaaren; nach Macassar 125 Colli Mehl; nach Tegal 100 Colli Mehl; nach Cheribon 10 Colli Garne; nach Pekalongan 6 Colli Garne; nach Hongkong 15 Colli Papier, 5 Colli Manufacturen, 20 Colli Zündhölzchen; nach Manilla 427 Colli Bier, 41 Colli Papier, 1 Colli Schuhwaaren, 1 Collo Musik-Instrumente, 20 Colli Garne; nach Shanghai 2 Colli Musik-Instrumente, 16 Colli Manufacturen; nach Kobe 5 Colli Baumwollwaaren, 40 Colli Glasperlen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 850.321 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (XII. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 16. Decemher herausgegebene XII. Stück der Neu-Ausgabe des Anzeigeblatt enthält unter

Nr. 482: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 13. December 1893, Z. 20.527, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Biala in Galizien nach Schlesien.

Nr. 483: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. December 1893, Z. 157.161, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Chrást und Prachatitz als Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

— (Inhalt des XIII. Stückes der Neu-Ausgabe. Das am 18. December herausgegebene XIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 484: Bekanntmachung des königl. württembergischen Ministeriums des Innern vom 24. November 1893, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch, Biala und Wiener-Neustadt in das Schlachthaus zu Tübingen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Achsbrüche und Achsanhrüche.) Die das Berichtsjahr 1892 betreffenden statistischen Nachrichten sind von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegehen und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die geschäftsführende Verwaltung hat die Verzeichnisse Nr. 46 (Stargard-Cüstriner Eisenhahn) und Nr. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen) neu und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen“ den XV. Nachtrag herausgegeben. Durch die neu herausgegebenen Verzeichnisse Nr. 46 und Nr. 88 werden die im Novemher 1889 bezw. Jänner 1890 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

(Vereins-Kilometerzeiger.) Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Kilometerzeiger Nr. 4 (Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen), Nr. 41 (Kgl. Eisenhahndirection — rechtsrhein. — Köln und Nr. 61 (k. k. priv. Böhm. Westbahn) neu, zu den Kilometerzeigern Nr. 37 (Kgl. Eisenbahndirection Erfurt) und Nr. 73 (k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn) je der II., zu den Kilometerzeigern Nr. 32 (Kgl. Eisenbahndirection Berlin), Nr. 74 (k. k. Oesterr. Staatshahnen) und Nr. 82 (kgl. Ungar. Staatseisenbahnen) je der III., endlich zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ der X. Nachtrag herausgegeben worden. Durch die neu herausgegehenen Kilometerzeiger werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehohen.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät hahen mit Allerhöchster Entschliessung vom 12. December d. J. dem Hauptagenten der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd in Piräus Julius Ballowich das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. Novemher d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Inspector der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien, kaiserlicher Rath Peter Friedrich Kupka den kaiserlich ottomanischen Osmanié-Orden vierter Classe, und der Capitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd in Triest Peter Ivellich den fürstlich montegrinischen Danilo-Orden fünfter Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Localbahn Mori - Arco - Riva a/G.

Nachtrag II zum Tarife.

Am 1. Jänner 1894 tritt der Nachtrag II zu den allgemeinen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgüter, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung lebender Thiere in Wirksamkeit.

Derselbe enthält die Festsetzung der Minimalgebühr beim Frachtentransporte, ferner einen Ausnahmetarif für Cement in den Relationen Mori-Riva und Mori-Arco.

Bozen, am 20. December 1893. [1092]

Elbeumschlagsverkehr.

Einführung von Tarifnachträgen.

Zu dem Elbeumschlagstarife für Oesterreich vom 1. Jänner 1892, sowie zu dem Elbeumschlagstarife für Westösterreich vom 1. Juni 1893 gelangen mit 1. Jänner 1894 Nachträge I zur Einführung.

Dieselben enthalten unter Anderem: Aenderungen der „Besonderen Bestimmungen", Ergänzungen der Classengut- bezw. Ausnahmetarife, sowie die Wiedereinführung der Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden.

Die Nachträge können von den Verbands-Verwaltungen sowie von der unterzeichneten Direction, und zwar der für Oesterreich zum Preise von 20 kr., jener für Westösterreich zum Preise von 10 kr. bezogen werden.

Wien, am 16. December 1893. [1093]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Bahnen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag V zum Tarifheft 3a.

Mit 1. Februar 1894 tritt zum Tarife Theil II, Heft 3a des obgenannten Verbandes vom 1. Jänner 1888 der Nachtrag V in Wirksamkeit, welcher die Ausserkraftsetzung nachverzeichneter Frachtsätze enthält, und zwar:

1. Die im Nachtrage II giltig ab 15. September 1890 des vorgenannten Tarifheftes auf den Seiten 6 und 7 enthaltenen Frachtsätze aller Tarifclassen für den Verkehr zwischen Bodenbach (St. E. G.), sowie Svoleňoves (St. E. G.) einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits und
2. die auf Seite 11 desselben Nachtrages im Ausnahmetarife 7a sub b für Getreide, Hülsenfrüchte etc. bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten angeführten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Svoleňoves (St. E. G.) einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erhalten.

Wien, am 20. December 1893. [1094]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Prolongirung der pro 1893 für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn) und Roggen (Korn), sowie für Mahlproducte und Mehl bestehenden Begünstigungen.

Die im Verordnungsblatte Nr. 149 vom 29. December 1892 sub Pos. 2410, 2411 und 2412 für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn) und Roggen (Korn) als Frachtgut, dann die sub Pos. 2413 für Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten als Frachtgut publicirten bis Ende December 1893 giltigen Frachtbegünstigungen werden, nachdem zur Durchführung der für diese Transporte pro 1894 in Aussicht genommenen Massnahmen noch Vorbereitungen zu treffen sind, unter Aufrechthaltung sämmtlicher Bedingungen und Modalitäten bis Ende Februar 1894 prolongirt. Die Vorlage der Documente über die in den Monaten Jänner und Februar 1894 zur Expedition gelangenden Transporte hat bis Ende Mai 1894 zu erfolgen.

Wien, am 19. December 1893. [1095]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nachtrag III zum Ausnahmstarife für den Local-Holzverkehr.

Mit 1. Jänner 1894 tritt zu dem ab 1. Jänner 1891 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz des Specialtarifes 2, sowie Holz der Classe C und Brennholz in ganzen Wagenladungen der Nachtrag III in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag, enthaltend Frachtsätze für neue Relationen ist in unserem Tarif-Verkaufsbureau I., Pestalozzigasse 8 zu haben.

Wien, am 20. December 1893. [1096]

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Tarif-Theil I, Abtheilung B.

Verschiebung des Einführungstermines.

Der im „Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 139 vom 5. December 1893 auf Seite 2232, resp. in Nr. 95 der „Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" vom 6. December 1893 mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 1894 publicirte Tarif-Theil I, Abtheilung B, tritt erst mit 1. Februar 1894 in Kraft.

Wien, am 19. December 1893. [1097]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Einführung directer Frachtsätze.

Am 5. Jänner 1894 treten nachstehende Frachtsätze für den Classengüterverkehr zwischen Hohenfichte einerseits und Wien (K. F. J. B., K. F. N. B., K. E. B., Oe. N. W. B., St. E. G.), Nussdorf, Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee, Klosterneuburg-Weidling, Korneuburg, Stadlau, Wien (Lagerhaus, Praterquai) und Wien (Donauquai-Bahnhof) andererseits in Kraft.

Zwischen Hohenfichte und	pro 100 Kilogramm in Pfennigen										
	Eilgut	Stückgutclasse		Wagenladungsclasse				Specialtarife			
		I	II	A¹	B	C¹	C²	A²	I	II	III
Klosterneuburg-Weidling	1156	516	429	281	255	366	325	269	248	192	137
Wien (K.F.J.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., Staatsbahnhof, St.E.G.), Nussdorf, Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee, Korneuburg, Stadlau	1173	516	434	284	257	369	326	272	249	195	137
Wien (Lagerhaus, Praterquai)	—	—	—	284	257	369	326	272	249	195	137
Wien (Donauquai-Bahnhof)	—	519	437	286	259	372	329	274	251	196	138
Wien (K.E.B.)	1191	534	450	300	271	385	342	288	263	209	150

Wien, am 20. December 1893 [1098]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Ausnahme-Frachtsätze für Malz.) Am 15. December 1893 sind für die Beförderung von Malz in Wagenladungen von Löbau in Sachsen nach den Stationen Altona, Flensburg, Hamburg B. und Kiel des Directionsbezirkes Altona, sowie nach den Stationen Detmold, Harburg H., Harburg U. E., Langenberg (Westf.), Osnabrück und Sebaldsbrück des Directionsbezirkes Hannover Ausnahmefrachtsätze zur Einführung gekommen. Ueber die Höhe der angewendeten Frachtsätze ertheilen die betheiligten Verkehrsstellen Auskunft.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahn-Verband. (Einführung von Tarifnachträgen.) Am 10. Jänner 1894 treten in Kraft:

1. der 9. Nachtrag zum Gütertarif, Heft 1,
2. „ 7. „ „ „ „ 2,
3. „ 5. „ „ „ „ 3,
4. „ 5. „ „ „ „ 4,
5. „ 5. „ „ „ „ 5.

Diese Nachträge enthalten u. A. Frachtsätze für die in den Verband neu aufgenommenen Stationen Kampen der Niederländischen Central-Eisenbahnen und Greifenhagen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau — letztere jedoch nur mit Sätzen des Ausnahmetarifes R. für Düngemittel etc. — sowie Ausnahmesätze für die Beförderung von Eisen und Stahl etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Hannover, Magdeburg, Erfurt und Frankfurt a. M. und der Sächsischen Staatseisenbahnen nach den niederländischen Hafenstationen Amsterdam, Dordrecht, Hoek van Holland, Middelburg, Rotterdam und Vlissingen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Einführung des zweiten Tarifnachtrages.) Mit dem 20. December a. St. 1893/1. Jänner n. St. 1894 ist zu dem Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr der zweite Nachtrag in Kraft getreten, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und des ersten Nachtrages sowie Frachtsätze für eine grössere Anzahl neu aufgenommener Verbandstationen enthält.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Rückvergütungen für die Reexpedition von Getreide in Konstanz.) Für Getreidesendungen, welche sofort und später in Konstanz mit der Bahn über Allensbach in Wagenladungen ankommen und von da mit der Bahn über Allensbach in Wagenladungen spätestens innerhalb Jahresfrist wieder zum Weiterversandt gelangen, werden unter den in den Reexpeditionsbestimmungen vom 1. Juni l. J. für Getreidetransporte enthaltenen Bedingungen Rückvergütungen gewährt, über deren Höhe die Güterverwaltung Konstanz nähere Auskunft ertheilt.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Tarifheft 2.) Am 31. Jänner 1894 treten die im Nachtrage XI zum Tarifhefte 2 für den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr vom 1. Jänner 1891 auf Seite 100 aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 B für Schleifholz (bis zu 4 m Länge und beliebigem Durchmesser bezw. bis zu 6 m Länge und höchstens 25 cm Durchmesser) zwischen Eisenstein, Gotteszell, Ludwigsthal, Regen und Zwiesel einer-, Berthelsdorf, Chemnitz, Flöha, Johanngeorgenstadt, Limmritz, Mosel und Zwickau andererseits ausser Kraft.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verband. (Ausnahme-Frachtsätze für Malz.) Am 15. December 1893 sind Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Malz bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Löbau nach einigen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) in Kraft getreten, über welche die Endbahnen Auskunft ertheilen.

Tarife für den inneren Verkehr der k. Bayerischen Staatseisenbahnen; Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. Jänner 1893. (Ausnahmetarif Nr. 11) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Eger in den Ausnahmetarif Nr. 11 für Scherben mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

	nach Schwandorf	nach Wiesau
von Eger	0·28	0·10

Mark für 100 Kilogramm.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

per 100 kg kr.

Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen 10

Lagerzins:
für die ersten drei Wochen . . . per Woche 2
für jede folgende Woche . . . . „ „ 1½

Zollfachinage 2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879. R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liqnidirnng jeder Rechnnng, welche auf Grund eines der nachstehenden Zngeständnisse eingereicht wird, werden znr Deckung der Publications- und Liquidirnngskosten vom Rückvergütnngsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzng gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezng habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nnr 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: nnd im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	nnd gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zngeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zngeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz: per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze: per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2694	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe	a) Triest-Südbahn Triest-Freihafen S.B. Triest-S. Andrea Triest-Stadt k.k.St.B. Triest-Freihafen k.k.St.B. b) Fiume	Anssig St.E.G. / Oe.N.W.B. Bensen Berann Bodenbach B.N.B. / St.E.G. Böhm.-Kamnitz Böhm.-Leipa Bubna Falkenan a/Eger Franzensthal Heilendorf Komotau B.E.B. Königsberg-Maria-Knlm Lieben St.E.G. / Oe.N.W.B. Mähr.-Schönberg Nixdorf Ober-Graslitz Prag B.W.B. / K.F.J.B. / Oe.N.W.B. / St.E.G. Rabstein Rnmbnrg Teplitz Tetschen B.N.B. / Oe.N.W.B. Udwitz-Görkau Unter-Graslitz Warnsdorf	Bei Aufgabe von odor Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen (für amerikanische Baumwolle schon bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 7000 kg pro Wagen und Frachtbrief**) unter Einhaltnng der Tarifbestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandtarifes vom 1. Jänner 1892	Vom 1. Jänner 1894 hie auf Widerruf, längetens aber bis Ende December 1894, hezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1892	Kreuzer ö. W. a) / b)	a) / b)	a) / b)	Im Kartirungewege		
				a) Triest-Südbahn Triest-Freihafen S.B. b) Fiume	Böhm.-Skalitz Böhm.-Trnban Brannau Brnnn St.E.G. / K.F.N.B. Brnsau-Brünnlitz Eisenbrod Friedland i/B. Halbstadt Hohenstadt Hronow Lieban Liebenan Nachod Pelsdorf Raspenau-Liebwerda Reichenberg Schönpriesen Seidenberg Semil Skalic-Boskowic Swarow Tannwald Trautenau Zwittau								

	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Anssig St.E.G. / Oe.N.W.B.	188	211	153	176	35	35
Bensen	186	209	157	180	29	29
Berann	164	188	160	183	4	5
Bodenbach B.N.B. / St.E.G.	188	211	158	181	30	30
Böhm.-Kamnitz	189	212	158	181	31	31
Böhm.-Leipa	183	206	160	183	23	23
Bubna	164	187	151	174	13	13
Falkenan a/Eger	—*)	—*)	155	159	—*)	—*)
Franzensthal	186	209	156	179	30	30
Heilendorf	170	190	160	173	10	17
Komotau B.E.B.	184	207	151	174	33	33
Königsberg-Maria-Knlm	—*)	—*)	151	154	—*)	—*)
Lieben St.E.G. / Oe.N.W.B.	164	187	151	174	13	13
Mähr.-Schönberg	170	190	160	173	10	17
Nixdorf	—*)	—*)	160	183	—*)	—*)
Ober-Graslitz	191	193	160	168	31	25
Prag B.W.B. / K.F.J.B. / Oe.N.W.B. / St.E.G.	164	187	151	174	13	13
Rabstein	188	211	158	181	30	30
Rnmbnrg	191	214	160	183	31	31
Teplitz	185	208	144	167	41	41
Tetschen B.N.B. / Oe.N.W.B.	188	211	158	181	30	30
Udwitz-Görkau	185	208	145	168	40	40
Unter-Graslitz	191	193	160	167	31	26
Warnsdorf	191	214	160	183	31	31
Böhm.-Skalitz	186	193	160	180	26	13
Böhm.-Trnban	164	187	160	180	4	7
Brannau	187	194	160	180	27	14
Brnnn St.E.G. / K.F.N.B.	164	168	160	163	4	5
Brnsau-Brünnlitz	164	185	160	180	4	5
Eisenbrod	180	203	160	180	20	23
Friedland i/B.	202	225	160	180	42	45
Halbstadt	188	208	160	180	28	28
Hohenstadt	170	185	160	180	10	5
Hronow	188	208	160	180	28	28
Lieban	188	208	160	186	28	28
Liebenan	188	211	160	180	28	31
Nachod	187	194	160	180	27	14
Pelsdorf	188	208	160	180	28	28
Raspenau-Liebwerda	200	223	160	180	40	43
Reichenberg	188	211	160	180	28	31
Schönpriesen	188	211	153	176	35	35
Seidenberg	208	231	160	180	48	51
Semil	180	203	160	180	20	23
Skalic-Boskowic	164	185	160	180	4	5
Swarow	189	212	160	180	29	32
Tannwald	191	214	160	180	31	34
Trautenau	188	208	160	180	28	28
Zwittau	164	187	160	180	4	7

*) Besteht kein directer Frachtsatz im Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandstarife.
**) Für amerikanische Baumwolle bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief bestehen noch Frachtsätze im Tarife für den Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Verkehr vom 1. April 1889

Südbahn-Gesellschaft

Südbahn-Gesellschaft

Localbahn Cilli-Wöllan

Betheiligten Verwaltungen

Erde der Pos. 20 und Erdfarben der Pos. 22 und 23 des Tarifes Theil I

Baumwolle, rohe

Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan

a) Triest-Südbahn
Triest-Freihafen S.B.
b) Fiume

a) Triest-S. Andrea
Triest-Stadt k.k.St.B.
Triest-Freihafen k.k.St.B.
b) Fiume

a) Triest-Südbahn
Triest-Freihafen S.B.
b) Fiume

Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan

Standing	Frankstadt a/R.	Frankstadt a/R.
Leipnik	Friedek-Mistek	Friedek-Mistek
Friedland	Friedland	Friedland
Friedek-Mistek	Haulein	Haulein
Frankstadt a/R.	Leipnik	Leipnik
	Mähr.-Ostrau	Mähr.-Ostrau
Teplitz-Waldthor	Oderberg	Oderberg
Schlau	Olmütz	Olmütz
Ober-Leutensdorf	Prerau	Prerau
Ober-Georgenthal	Prosnitz	Prosnitz
Görkau	Standing	Standing
Dušnik	Sternberg	Sternberg
	Teschen	Teschen
	Tropau	Tropau
	Weisskirchen	Weisskirchen
	Zauchtl	Zauchtl

Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Tarifbestimmungen des vorgenannten Verbandstarifes

Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen (für amerikanische Baumwolle schon bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 7000 kg pro Wagen und Frachtbrief**) unter Einhaltung der Tarifbestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandstarifes vom 1. Jänner 1892

Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894

Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege

Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan

Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892

Variabel

Frachtsätze des Ausnahmetarifes I b des Tarifes der Localbahn Cilli-Wöllan

Variabel

Im Kartirungswege

Kreuzer ö. W.

Standing	Leipnik	Friedland	Friedek-Mistek	Frankstadt a/R.	Teplitz-Waldthor	Schlau	Ober-Leutensdorf	Ober-Georgenthal	Görkau	Dušnik	Frankstadt a/R.	Friedek-Mistek	Friedland	Haulein	Leipnik	Mähr.-Ostrau	Oderberg	Olmütz	Prerau	Prosnitz	Standing	Sternberg	Teschen	Tropau	Weisskirchen	Zauchtl
—*)	—*)	—*)	—*)	—*)	185	183	183	185	167	190	183	188	160	165	23	23										
—*)	—*)	—*)	—*)	—*)	208	206	206	208	190		188	194	160	165	28	29										
—*)	—*)	—*)	—*)	—*)	173	196	206	206	208		188	191	160	165	26	26										
—*)	—*)	—*)	—*)	—*)	208	208	206	206	208		191	184	160	165	10	19										
—*)	—*)	—*)	—*)	—*)	189	—*)	—*)	—*)	—*)		—*)	—*)	160	165	—*)	—*)										
—*)	—*)	—*)	—*)	—*)	—*)	170	188	160	165	—*)	160	165	10	23												
—*)	—*)	—*)	—*)	—*)	189	194	200	160	165	34	35															
—*)	—*)	—*)	—*)	—*)	189	200	206	160	165	40	41															
—*)	—*)	—*)	—*)	—*)	189	180	186	160	165	20	21															
—*)	—*)	—*)	—*)	—*)	191	186	191	160	165	26	26															
233	223	235	238	291	144	143	143	145	152		160	165	23	23												
240	230	243	246	298	167	166	166	168	175	15	165	165	24	29												
—*)	—*)	—*)	—*)	—*)	152	175	166	40	40	40	40	15	26	26												
—*)	—*)	—*)	—*)	—*)	208	196	206	40	40	40	40	15	26	26												
—*)	—*)	—*)	—*)	—*)	208	173	183	40	40	40	40	15	26	26												
—*)	—*)	—*)	—*)	—*)	208	208	183	40	40	40	40	15	26	26												
—*)	—*)	—*)	—*)	—*)	208	208	183	40	40	40	40	15	26	26												
—*)	—*)	—*)	—*)	—*)	208	208	183	40	40	40	40	15	26	26												

Im Kartirungswege

*) Besteht kein directer Frachtsatz im Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandstarife.
**) Für amerikanische Baumwolle bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief bestehen noch Frachtsätze im Tarife für den Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Verkehr vom 1. April 1889

Fortlaufende Nr.

Die Publication erfolgt

von der und im Namen der

Das Zugestandniss wird gemacht:

für Artikel

für die Transportstrecke

von

nach

bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen

und gilt in der Zeit

Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht

Bezeichnung

Frachtsatz per 100 kg

per 100 kg

Zugestandener Frachtsatz

Nachlass vom bestehenden Frachtsatze

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchfuhrung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2696	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Erze	Eissnarz Krumpenthal (Verladestelle)	Neuberg (Hochöfen)	Bei Frachtzahlung für mindest. das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 33·4 32·9		Im Kartirungswege		
			Kohlen	Fohnsdorf Leoben S.B.						35 22				
2697	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Abtheilungen b) und c) des vom 1. August 1893 giltigen Oesterr.-Ungar.-Baierischen Verband-Gütertarifes Theil IV, Heft 2	Baares	Angsburg Bruckmühl Dachau Donauwörth Freilassing Freising Günzach Hausham Hof Holzkirchen Kempten Kirchseeon Kulmbach Landshut Lichtenfels Marktl Meiningen Miesbach Mittersendling München C.B. München O.B. München S.B. Neu-Ulm Nördlingen Penzberg Probstzella Röthenbach bei Lindau Rosenheim Teisendorf Traunstein	Der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Baierischen Verband-Gütertarifes Theil IV, Heft 2 vom 1. August 1893	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894 resp. bis zur Einführung des Nachtrages I zum Oesterr.-Ungar.-baierischen Verband-Gütertarife Theil IV, Heft 2 vom 1. August 1893	Provisorischer Ausnahme-Tarif für die Bestimmung von Holz zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der kgl. Baierischen Staats-Eisenbahnen andererseits vom 20. Mai 1888	Für Holz der Abtheilung b) | c) || b) | c) | b) | c) Markpfennige 259 268 | 249 256 | 10 12 231 237 | 220 223 | 11 14 248 255 | 237 243 | 11 12 270 280 | 260 268 | 10 12 204 204 | 194 194 | 10 10 244 251 | 236 243 | 8 8 270 276 | 262 271 | 8 5 242 250 | 231 235 | 11 15 275 280 | 261 265 | 14 15 237 243 | 226 229 | 11 14 265 270 | 263 268 | 2 2 236 241 | 224 227 | 12 14 *) *) | 274 280 | *) *) 235 241 | 227 232 | 8 9 296 303 | 282 286 | 14 17 213 217 | 205 205 | 8 12 321 330 | 307 313 | 14 17 241 248 | 230 234 | 11 14 245 251 | 234 240 | 11 11 242 250 | 234 239 | 8 11 240 247 | 231 236 | 9 11 241 248 | 232 237 | 9 11 277 290 | 271 278 | 6 12 278 289 | 268 274 | 10 15 259 268 | 249 256 | 10 12 299 315 | 295 300 | 4 15 251 255 | 249 252 | 2 3 227 232 | 216 218 | 11 14 *) *) | 198 198 | *) *) *) *) | 202 205 | *) *)	Im Kartirungswege		*) Bestehen keine directen Frachtsätze
			Csáktornya		München C.B. München O.B. München S.B.					211 219 | 195 202 | 16 17 209 216 | 192 199 | 17 17 210 217 | 193 200 | 17 17				
2698	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bier	Graz Südbahn und Pontigam	Stuhlweissenburg Budapest SB. und Kelenföld trans. O-Buda-filadorigát (Altofen-Filatoridamm Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof und Budapest-Josefstadt Budapest-Leopoldstadt und Budapest-Westbahnhof	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Südwest-Österr.-ungar. Eisenbahn-Verband Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1893	Localtarif Variabel	Heller incl. ung. Stener	160 160 178 184 194	Variabel	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W. Noten					
2699	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Cellulose	Rattiman	Mähr.-Ostrau	Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern, ddo. 1. Jänner 1893	16	10·4	5·6	Im Kartirungswege		
					Friedek-Mistek				16	11	5			
2700			Chamottemehl		Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen			16	6·5	9·5			Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
					Ostrau-Witkowitz				13	5	8			
2701			Chlorkalk und Soda		Mähr.-Ostrau	Aufgabe in beliebigen Mengen			16	10·5	5·5			
2702			Erde aller Art		Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen			16	6·5	9·5			Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
					Ostrau-Witkowitz				13	5	8			
2703			Rundholz à 4 m lang		Lipina-Carlshütte	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			13	7·15	5·85			
					Friedek-Mistek				16	8·45	7·55			
					Friedland				22·9	14·3	8·6			

Rattiman

nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.	Noten				
2704	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Holz des Special-Tarifes 2, dann Schleifholz, für alle Artikel bis 6·3 m Länge		Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894 nebst Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern, ddo. 1. Jänner 1893	16	8·45	7·55	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen der Sendungen durch Partei-Organe
					Ostrau-Witkowitz				13	7·15	5·85			
					Lipina-Carlshütte				13	7·15	5·85			
					Friedek-Mistek				16	8·45	7·55			
					Friedland				22·9	14·3	8·6			
2705			Maner-, Dach- und Chamotteziegel, feuerfeste Steine	Rattiman	Mähr.-Ostrau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen			16	6·5	9·5				
					Ostrau-Witkowitz				13	5	8			
					Friedek-Mistek				16	8	8			
2706			Brennholz		Baschka	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			18	8	10			
					Mähr.-Ostrau				16	6·5	9·5			
					Lipina-Carlshütte				13	5·5	7·5			
					Friedek-Mistek				16	6·5	9·5			
					Friedland				19·2	11	8·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W. Noten					
2707	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Ausschnes-Scheitholz (Brennholz	Rattimau bezw. vice versa	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern ddo. 1. Jänner 1893	16	6·5	9·5	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
2708			Rüben, Rübenschnitte			Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen nebst Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			16	8	8			
2709			Mineralische Kohle und Coaks	Mähr.-Ostrau	Rattimau				16	9·75	6·25			
				Ostrau-Witkowitz					13	7·5	5·5			
2710			Gebrannten Kalk, hydraulischen Kalk und Cement	Mähr.-Ostrau					16	6·5	9·5		Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	
				Ostrau-Witkowitz					13	5	8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2711	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Schlacken	Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern, ddo. 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W. Noten: Verschieden	6·5	Verschieden	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
2712			Schweisschlacken und Frischfenerschlacken	Friedland	Ostrau-Witkowitz				Verschieden	11·5	Verschieden			
2713			Chamottemehl, Chamotte-speise und Dynasteine	Mähr.-Oetrau Ostrau-Witkowitz bezw. vice versa	Friedland				Verschieden	15·5 14·5	Verschieden			
2714			Cement	Ostrau-Witkowitz	Kunzendorf Paskau Lipina-Carlshütte Friedek-Mistek Baschka Friedland				8 13 17 20 22 26·4	5 9·4 11·4 12·6 14·6 19·4	3 3·6 5·6 7·4 7·4 7			
2715			Baumwollabfälle	Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			22	14·3	7·7			
2716			Klotz- und Grubenholz bis 6·3 m Länge	Baschka Friedland Friedek-Mistek Lipina-Carlshütte	Ostrau-Witkowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			22 Verschieden 20 17	11 14·5 10 8·5	11 Verschieden 10 8·5			
				Friedland Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau				Verschieden	15·5 11	Verschieden			
				Lipina-Carlshütte					20	10	10			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W. Noten					
2717	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Grubenholz und Klotzholz bei Verwendung von zwei Wagen zu dessen Beförderung	Friedland	Ostrau-Witkowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 20000 kg für die verwendeten zwei Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894 nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern, ddo. 1. Jänner 1893	Verschieden	14·5	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Friedek-Mistek						10				
				Lipina-Carlshütte						8·5				
2718			Brennholz	Friedland	Mähr.-Ostrau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			21·5	15·5	6			
					Ostrau-Witkowitz				21·5	14·5	7			
				Baschka	Mähr.-Ostrau				21·5	12·5	9			
					Ostrau-Witkowitz				21·5	11	10·5			
				Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau				18·4	11	7·4			
					Ostrau-Witkowitz				18·4	10	8·4			
				Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau				18·4	10	8·4			
					Ostrau-Witkowitz				17	8·5	8·5			
				Paskau	Mähr.-Ostrau				16	8	8			
					Ostrau-Witkowitz				13	7	6			
				Gross-Kunzendorf	Mähr.-Ostrau				10	5	5			
					Ostrau-Witkowitz				8	4	4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2719	**Ostrau-Friedlander Eisenbahn**		Bau materialien, als: Kalk, gebrannten, Mörtel, Chamotteziegel, Chamottesteine, Chamottemörtel, feuerfeste Steine, Ziegel (Maner- und Dachziegel), Steine der Position S—57 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893, dann Erde, gewöhnliche	Mähr.-Ostrau	Ostrau-Witkowitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist), für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen, nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern, ddo. 1. Jänner 1893	Verschieden	kr. ö. W. Noten	Verschieden	Im Kartirungswege	Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	
					Ostrau-Witkowitz					4·8				
					Gross-Kunzendorf					5				
					Paskau					8				
					Lipina-Carlshütte					10				
					Friedek-Mistek					11				
					Baschka					12·5				
					Friedland					15·5				
				Ostrau-Witkowitz	Gross-Knnzendorf					4·8				
					Paskan					7				
					Lipina-Carlshütte					8·5				
					Friedek-Mistek					10				
					Baschka					11				
					Friedland					14·5				
				Gross-Kunzendorf	Paskan					5				
					Lipina-Carlshütte					7				
					Friedek-Mistek					8				
					Baschka					9				
					Friedland					12·5				
				Paskau	Lipina-Carlshütte					4·8				
					Friedek-Mistek					5				
					Baschka					6·5				
					Friedland					9·5				
				Lipina-Carlshütte	Friedek-Mistek					4·8				
					Baschka					5				
					Friedland					7·5				

beziehungsweise vice versa

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2720			Mineralische Kohle und Coaks	Mähr.-Ostrau	Gross-Kunzendorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen			Krenzer ö. W. Noten						
				Ostrau-Witkowitz					8	6	2			
2721	**Ostrau-Friedlander Eisenbahn**		Güter aller Art, als: Melasse, Syrup, Mahlproducte, Getreide, Hülsenfrüchte, mineralische Säuren, Emballagen, gebranchte, und sonstige zum Zuckerfabriks- und landwirthschaftlichen Betriebe gehörige Artikel, mit Ausnahme von Zucker in Broden	**Gross-Kunzendorf**	**beziehungsweise vice versa**	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 Tonnen (à 1000 kg)	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern, ddto. 1. Jänner 1893						
					Mähr.-Ostrau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			10	7·5	2·5			
					Ostrau-Witkowitz				8	6	2			
					Paskan				10	7·5	2·5			
					Lipina-Carlshütte				13	10·5	2·5			
					Friedek-Mistek				16	12	4			
					Baschka				18	13·5	4·5			
					Friedland				Verschieden	18·5	Verschieden			
2722			Rüben und Rübenabfälle; Sodaschlamm	**Gross-Kunzendorf**	**beziehungsweise vice versa**	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen	nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen								
					Mähr.-Ostrau				Verschieden	5	Verschieden			
					Ostrau-Witkowitz					4				
					Paskan					5				
					Lipina-Carlshütte					7				
					Friedek-Mistek					8				
					Baschka					9				
					Friedland					12·5				

Im Rückvergütungswege

Bei den Sendungen von Gross-Kunzendorf Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabestation beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, und bei den Sendungen nach Gross-Kunzendorf Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1895

Anf- und Abladen der Sendungen der Parteiorgane — Emballagen, gebranchte, geniessen bei Aufgabe in jeder Menge die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Ostrau-Friedlander Eisenbahn													
2723			Rohmaterialien, als: Roheisen, Alteisen, Ingots, Zaggeln, Rohschienen, Quarz, Thon, Mauerziegel, feuerfeste Ziegel, Eisenerze und Schlacke	Lipina-Carlshütte	Baschka	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30000 metrischen Tonnen (à 1000 kg.) Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen beziehungsweise vice versa	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern, ddo. 1. Jänner 1893	Krenzer ö. W. Noten			Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Lipina-Carlshütte und Baschka Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgabestation beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden und bei den Sendungen nach Lipina-Carlshütte und Baschka Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1895	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
					Friedek-Mistek				Verschieden	3·71				
				Friedek-Mistek						2·12				
				Mähr.-Ostrau						13·78				
				Oetrau-Witkowitz						12·19				
				Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte					2·12				
				Mähr.-Ostrau						10·6				
				Ostrau-Witkowitz						9·01				
2724			Eisenwaaren, Eisenconstructionen und Stahlwaaren	Baschka	Mähr.-Ostrau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen nebst Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			Verschieden	25	18	7			
					Ostrau-Witkowitz					22	16	6		
					Lipina-Carlshütte					10	5	5		
					Friedek-Mistek					7	3·16	3·84		
					Friedland					7·1	6	1·1		
				Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau					20	14	6		
					Ostrau-Witkowitz					17	12	5		
					Friedek-Mistek					7	2·37	4·63		
					Friedland					14·1	10·5	3·6		
2725			Cement und grobe Schleifsteine	Friedek-Mistek	Baechka					6·4	4·8	1·6		
					Lipina-Carlshütte					7	4·8	2·2		
2726			Mineralische Kohlen und Coaks	Mähr.-Ostrau	Baschka					25	15	10		
				Ostrau-Witkowitz						22	14	8		
				Mähr.-Ostrau	Lipina-Carlshütte					20	13	7		
				Oetrau-Witkowitz						17	12	5		
				Friedek-Mistek	Baschka					5·3	4	1·3		
					Lipina-Carlshütte					7	4	3		

Ostrau-Friedlander Eisenbahn

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der und in der Namen	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit							
2727		Stärke	Mähr.-Ostrau	Friedek-Mistek		Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern ddo. 1. Jänner 1893	22 Kreuzer ö. W. Noten	14·3	7·7	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, bis längstens Ende Februar 1895	Auf- und Abladen durch Parteiorgane
2728		Petroleum	Mähr.-Ostrau	Friedland		Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern ddo. 1. Jänner 1893	30	22·3	7·7	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, bis längstens Ende Februar 1895	Auf- und Abladen durch Parteiorgane
				Ostrau-Witkowitz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			7	5·1	1·9			
				Friedek-Mistek				22	16	6			
2729		Baumwolle, rohe	Friedek-Mistek	Friedland	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern ddo. 1. Jänner 1893	22	16·5	5·5	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, bis längstens Ende Februar 1895	Auf- und Abladen durch Parteiorgane
								30	22·55	7·45			
								22	16	6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2730	**Ostrau-Friedlander Eisenbahn**		Getreide aller Art, Mais, Mehl und Mahlproducte, Reis, Kartoffeln, Sämereien, Hülsenfrüchte, Kochsalz, Stein- und Sudsalz, Viehsalz, Petroleum und mineralische Säuren			**Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern, ddo. 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W. Noten			**Im Rückvergütungswege**	Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1895	
				Mähr.-Ostrau	Ostrau-Witkowitz Gross-Kunzendorf Paskan Lipina-Carlshütte Friedek-Mistek Baschka Friedland				7 10 16 20 22 25 Verschieden	5·1 7·3 11·6 14·55 16 18·2 22·55	1·9 2·7 4·4 5·45 6 6·8 Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Ostrau-Witkowitz	Gross-Kunzendorf Paskan Lipina-Carlshütte Friedek-Mistek Baschka Friedland				8 13 17 20 22 Verschieden	5·8 10·2 12·4 13·8 16 21·1	2·2 2·8 4·6 6·2 6 Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Gross-Kunzendorf	Paskan Lipina-Carlshütte Friedek-Mistek Baschka Friedland				10 13 16 18 Verschieden	7·3 10·2 11·6 13·1 18·2	2·7 2·8 4·4 4·9 Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Paskan	Lipina-Carlshütte Friedek-Mistek Baschka Friedland				8 10 13 Verschieden	5·8 7·3 9·5 13·8	2·2 2·7 3·5 Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Lipina-Carlshütte	Friedek-Mistek Baschka Friedland				7 10 Verschieden	5·1 7·3 11	1·9 2·7 Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Friedek-Mistek	Baschka				Verschieden	5·1	Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Baschka	Friedland					7·3				
				bezw. vice versa										

Ostrau-Friedländer Eisenbahn

Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern, ddo. 1. Jänner 1893

Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894

nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2731			Eisen der Position E 8 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, ddo. 1. Jänner 1893	Friedland	Lipina-Carlshütte	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist), für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen.			Kreuzer ö. W. Noten					
					Ostrau-Witkowitz				13·4	9·75	3·65			
					Mähr.-Ostrau				26·4	18·85	7·55			
									28·4	20·15	8·25			
2732			Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Position E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Friedland	Lipina-Carlshütte	Anfgabe in jeder Menge			Verschieden	13·5	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1895	
					Paskau					17·1				
					Gross-Kunzendorf					22·5				
					Ostrau-Witkowitz					26·1				
					Mähr.-Ostrau					27·9				
					Rattiman					22·5				
					Paskau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			17·1	14·25	2·85			
					Lipina-Carlshütte	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Wagen, wenn auch mit mehreren Frachtbriefen			Verschieden	11·25	Verschieden			
					Gross-Kunzendorf					18·75				
					Rattiman					18·75				
					Ostrau-Witkowitz					19·5				
					Mähr.-Ostrau					20·5				
			bezw. vice versa											

Bei den Sendungen von Friedland Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden und bei den Sendungen nach Friedland Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1895

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W. Noten					
2733	O s t r a u - F r i e d l a n d e r E i s e n b a h n		Walzeisen aus Oberschlesien und Ostrau-Witkowitz	Mähr.-Ostrau	F r i e d l a n d	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern, ddo. 1. Jänner 1893	29·1	20·15	8·95		Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Original - Frachtbriefe, bis längstens Ende Februar 1895	
				Ostrau-Witkowitz					27·1	18·85	8·25			
2734			Schindeln	Friedland	Mähr.-Ostrau				28·9	16	12·9			
2735			Schwarten (Holzabfälle) bis zu 6 m Länge	Paskau	Ostrau-Witkowitz				13	9·1	3·9			
				Gross-Kunzendorf					8	5·2	2·8			
2736			Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwarten (Holzabfälle), excl. Grubenholz	Friedsk-Mistek	Mähr.-Ostrau	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg).	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	V e r s c h i e d e n	Verschieden	14·3			I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, bis längstens Ende Februar 1895	Auf- und Abladen der Sendungen durch Partei-Organe
					Ostrau-Witkowitz				20	13	7			
					Gross-Kunzendorf				16	10·4	5·6			
					Paskau				10	6·5	3·5			
				F r i e d l a n d	Mähr.-Ostrau			V e r s c h i e d e n		19·5	V e r s c h i e d e n			
					Ostrau-Witkowitz					18·2				
					Gross-Kunzendorf					15·6				
					Paskau					12·35				
					Lipina-Carlshütte					9·75				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2737	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwarten (Holzabfälle), excluseive Grubenholz	Friedland	Mähr.-Ostrau	Anlieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern, ddo. 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W. Noten: Verschieden	21	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Original- und Duplicat-Frachtbriefe, wobei letztere Seitens der Aufgabestation beglaubigt sein müssen und nicht wieder zurückgestellt werden, bis längstens Ende Februar 1895	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
					Ostrau-Witkowitz					19·6				
					Gross-Kunzendorf					16.8				
					Paskau					13·3				
					Lipina-Carlshütte					10·5				
					Baschka					7				
				Baschka	Mähr.-Ostrau				Verschieden	17·5	Verschieden			
					Ostrau-Witkowitz				22	15·4	6·6			
					Gross-Kunzendorf				18	12·6	5·4			
					Paskau				13	9·1	3·9			
					Lipina-Carlshütte				10	6·5	3·5			
					Friedek-Mistek				Verschieden	4·9	Verschieden			
				Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau				Verschieden	15·4	Verschieden			
					Ostrau-Witkowitz				20	14	6			
					Gross-Kunzendorf				16	11·2	4·8			
					Paskau				10	7	3			
					Lipina-Carlshütte				7	4·9	2·1			
				Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau				20	14	6			
					Ostrau-Witkowitz				17	11·9	5·1			
					Gross-Kunzendorf				13	9·1	3·9			
					Paskau				8	5·6	2·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2738	**Ostrau-Friedlander Eisenbahn**		Mineralische Kohlen und Coaks	Mähr.-Ostrau Ostrau-Witkowitz	Paskau	**Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen, nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jäuner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern, ddo. 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W. Noten 16 13	12 10·5	4 2·5	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, bis längstens Ende Februar 1895	
									20 17	15 12·75	5 4·25			
				Mähr.-Ostrau Ostrau-Witkowitz	Baschka				25 22	18·75 16·5	6·25 5·5			
				Mähr.-Ostrau Ostrau-Witkowitz	Friedland				25·8 25·3	16·4 14·9	9·4 10·4			
				Mähr.-Ostrau Ostrau-Witkowitz	Friedek-Mistek				22 20	11 10	11 10			
2739				Ostrau-Witkowitz	Rattimau				13	6	7			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
2740	**Böhmischen Westbahn**		Steinkohlen	Nürschau	Holoubkau	Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif Nr. I des Localgütertarifes giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jäuner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarif	16·0 kr.	14·0 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		
2741	**Böhmischen Westbahn**		Cement	Geleiseanlage Königshof	P r a g B.W.B.	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Vom 1. Jäuner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Anhang zum Localgütertarif	14·4 kr.	13·0 kr.	1·4 kr.	Im Kartirungswege		
2742	**Böhmischen Westbahn**		Glas und Glaswaaren in jedem Gewichte, insoweit nicht nach den allgemeinen Bestimmungen des Tarifheiles I die Tarifclasse B zur Anwendung gelangt	Radnitz	P r a g		Vom 1. Jäuner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Local-Gütertarif	65·0 kr. bezw., 56·9 kr. ö. W.	54·0 kr. ö. W.	11·0 kr., bezw. 2·9 ö. W.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	2743	2744
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Eisenerze	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Kleie
für die Transportstrecke von	Eisenerz	Granica transito
für die Transportstrecke nach	Schönbrunn / M.-Ostrau	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 45000 metrischen Tonnen (à 1000 kg). Anfliefernng der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Vorschreibung der directen Abfertigung auf den letzteren; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau; Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen allgemeinen und der für den Verkehr mit Granica transito giltigen, das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen bis Szczakowa mit von der russischen Ursprungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Weitersendung derselben ab Szczakowa innerhalb einer Frist von 6 Monaten vom Tage des Einlangens in dieser Station gerechnet; ununterbrochenes Stehen der Sendungen unter Bahnaufsicht während des Lagerns in Szczakowa
	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Bis Szczakowa Nachtrag II zum Ausnahmetarif für Getreide etc. im Oesterr.-Russischen Grenzverkehre vom 1. November 1892 und ab Szczakowa Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	a) 60·9 kr. b) 53·3 kr.	a) 60·9 kr. b) 53·3 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		Frachtsätze aus dem vom 1. August 1893 giltigen Nachtrage II zum Ausnahmetarife für Getreide etc. im Oesterr.-Russischen Grenzverkehre vom 1. November 1892 von Granica trs. bis zur betreffenden Bestimmungsstation der K.F.N.B., zuzüglich einer Reexpeditionsgebühr, u. zw. bei Sendungen auf eine Entfernung bis 100 km von Szczakowa von 3 kr. u. bei Sendungen auf eine Entfernung von über 100 km von Szczakowa von 1·5 kr. pro 100 kg
Art der Durchführung	Ad a) im Kartirungswege und ad b) durch Anwendung des Kartirungs-Frachtsatzes und Rückvergütung von 7·6 kr. pro 100 kg ans demselben	Verschieden
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Der ermässigte Frachtsatz im Rückvergütungswege findet gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Anfgeberin lautenden, von der Anfgabsstation beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, und die nebst der bezüglichen Rsfactie-Rechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung gebracht werden müssen, Anwendung	Im Rückvergütungswege Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende russische Original-Frachtbriefe bis Szczakowa und correspondirende auf dieselbe Firma als Anfgeberin lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbr. ab Szczakowa, vorzulegen spätestens 3 Monate vom Tage der Weitersendung der Transporte ab Szczakowa. Die Duplicat-Frachtbriefe müssen hiebei vom Magazinenr und vom Stationsvorstande in Szczakowa die Bestätigung darüber tragen, dass die Sendungen ununterbrochen unter Bahnaufsicht gestanden sind
Besondere Bemerkungen	Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten. Für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebs-Reglements eine Haftung nicht übernommen	Die anflaufenden Nebengebühren werden separat und tarifmässig berechnet

2745

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugestandniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugestandniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugestandniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugestandniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
			III. Schlacken, als: Frischfener-, Hammer-, Luppen-, Pnddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhältige Converterschlacken	Stationen der Südbahn nnd Leoben-Vordernberger Eisenbahn, den Stationen Edlitz nnd Wiener-Neustadt der Eisenbahn Wien-Aspang, den Stationen Grünburg, Steyrdorf und Unterhimmel der Steyrthalbahn, sowie von Stationen der westlichen und südwestlichen Linien der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Benthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte O.S., Koschentin, Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz, Tworog und Zahrze	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metrischen Tonnen (à 1000 kg). Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis znr Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen znm Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen, insoweit directe Frachtsätze bestehen, directe von der Ursprungs- bis znr Bestimmungsstation, und in den Fällen, in welchen directe Frachtsätze nicht vorhanden sind, directe ab Wien Nordbahnhof bis zur Bestimmungsstation; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. E.D. in Breslau, oder, insoweit die Transporte von Stationen der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn stammen, in Contingentwagen mit der Südbahn	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Bezüglich der Relationen, in welchen von der Ursprungs- bis znr Bestimmungsstation directe Frachtsätze bestehen: Neuer Ausnahmetarif 3 B des Nachtrages I vom 1. September 1893 zum Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 4 vom 1. August 1893 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes; bezüglich der Relationen, in welchen directe Frachtsätze von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation nicht vorgesehen sind: Neuer Ausnahmetarif Nr. 39 E, bezw. Neuer Ausnahmetarif Nr. 39 F, bezw. Neuer Ausnahmetarif Nr. 39 G aus Nachtrag VIII vom 1. Jänner 1894 zum Verbands-Gütertarife, Theil II. Heft 1 vom 1. October 1890 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	V e r s c h i e d e n	V e r s c h i e d e n	3 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Anfgabestation heglanbigte Dnplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zngeständnisses	Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der uebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftnng nicht übernommen. Sollten während der Giltigkeitsdaner des Zngeständnisses die znfolge der nebenbezeichneten Tarife in Betracht kommenden tarifmässigen Frachtsätze oder die Antheile der K.F.N.B. hieraus eine Restringirung erfahren, so wird eine entsprechende Redncirnng des Frachtnachlasses vorbehalten
			II. Schwefelkiese, abgeröstete (Schwefelkiesrückstände)	Aichberg-Steyrermühl, Brnck a. d. M., Cilli, Gratwein, Hrastnigg, Lanzendorf-Pellendorf, Liesing nnd Niklasdorf	Mitterdorf, Payerbach und Pitten									
			I. Eisenerze, rohe und geröstete											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			
2746	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenerze	Eisenerz	Benthen O.S.E. Bobrek Borsigwerk Gleiwitz Königshütte O.S. Koschentin Laurahütte Ludwigsglück Morgenroth Schwientochlowitz Tarnowitz Tworog Zabrze	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metrischen Tonnen (à 1000 kg). Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen nach den nebengenannten Oberschlesischen Hochofenstationen auf Grund des „Neuen Ausnahmetarifes Nr. 2 B“ des Nachtrages I, giltig vom 1. September 1893 zum Verbandgütertarife, Theil II, Heft 4, vom 1. August 1893, des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes und der Sendungen nach Friedland auf Grund des nebenbezifferten Kartirungsfrachtsatzes; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt“ des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohleuwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau; Abladen der Sendungen in Friedland durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz					Ad a) im Kartirungswege und ad b) durch Anwendung des Kartirungsfrachtsatzes und Rückvergütung von 10·8 kr. pro 100 kg ans demselben Die ermässigten Frachtsätze im Rückvergütungswege finden gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, und die nebst der bezüglichen Refactierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung gebracht werden müssen, Anwendung	Nachtrag I vom 1. September 1893 zum Verbandgütertarife, Theil II, Heft 4, vom 1. August 1893, des Oestdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	a) 65·1 kr. b) 54·3 kr.	12·1 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	Werden die Sendungen in der Ursprungstation nicht in Wagen nebenbezeichneter Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten. Für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewichtsminderungen wird im Sinne des §. 77 des Betriebs-Reglements eine Haftung nicht übernommen. Sollte während der Giltigkeit des Zugeständnisses die zufolge des nebenbezeichneten Tarifes in Betracht kommenden tarifmässigen Frachtsätze für Eisenerze von Eisenerz nach Oberschlesien, oder die österreichischen Gebührenantheile aus denselben, eine Restringirung erfahren, so wird ebenso eine gleichmässige Reduction des bezüglichen Frachtnachlasses vorbehalten	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2747	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Brünn loco Nord- oder Staatsbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metrischen Tonnen (à 1000 kg).** Anlieferung der an einem Tage in einer der begünstigten Relationen zur Aufgabe kommenden Colli mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten, wobei der Frachtbrief stets directe von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lauten muss. Jedes Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Anlieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift weisenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe mit dem Stations-Vorstande in Wien, bezw. bezüglich der letzten drei Relationen mit dem Stations-Vorstande in Brünn vereinbart und in dem zu den Colli einer Relation gehörigen Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein muss. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Cubikmeter und das Gewicht 50 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben feuergefährliche und explodirbare Gegenstände nicht enthalten sein. Kleinere Colli, jedenfalls aber solche unter 1000 Cubik-Centimeter pro Stück, müssen für jede Relation separat in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und letztere, verschlossen und entsprechend bezettelt, als ein Collo aufgegeben werden. In der Bestimmungsstation muss die Abnahme sogleich nach Ankunft des Zuges und bei Anlangen desselben vor Beginn der Amtsstunden, mit Anfang der letzteren, erfolgen Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894 Localtarife, bezw. Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbar-Verkehr vom 1. Juli 1893													
						bezw. vice versa									
				Wien Nordbahnhof	Olmütz				240·4	178·0	62·4				
					Sternberg				339·6	251·0	88·6				
					Prossnitz				363·6	268·8	94·8				
					M.-Ostrau				354·0	262·8	91·2				
					Troppau K.F.N.B.				438·8	324·2	114·6				
					Neutitschein K.F.N.B.				475·6	351·4	124·2				
					Friedek-Mistek K.F.N.B.				382·4	287·6	94.8				
					Teschen K.F.N.B.				432·4	319·6	112·8				
					Bielitz				474·0	325·4	148·6				
					Krakau loco				523·6	325·4	198·2				
					Jägerndorf loco M.S.C.B.				620·0	396·3	223·7				
					Freudenthal				521·6	359·6	162·0				
						bezw. vice versa			476·6	332·4	144·2				
				Wien Nordbahnhof	Nikolsburg				181·2	134·2	47·0				
					Kremsier				291·6	216·8	74·8				
					Weisskirchen				349·2	258·2	91·0				
				Brünn K.F.N.B.	Bielitz				402·0	295·6	106·4				
					Krakau loco				504·0	383·0	121·0				
					Jägerndorf loco M.S.C.B.				355·2	224·6	130·6				
						bezw. vice versa									

Kreuzer

Im Rückvergütungswege

Auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautende Orig.-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätest. zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses

Zum Zwecke der Sicherstellung der Anfieferung des nebenbezifferten Minimalquantums innerhalb der festgesetzten Frist und der Erfüllung der sonstigen an das Zugeständniss geknüpften besonderen Bedingungen, haben diejenigen Firmen, welche auf das Zugeständniss reflectiren, bei der publicirenden Verwaltung eine Caution im Betrage von 10000 fl. (zehntausend Gulden) in Baarem oder in pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsecourse berechnet zu erlegen, wogegen den vertragschliessenden Firmen die regelmässige Abfertigung mit den bis auf Weiteres für derlei Eilgüter bestimmten Zügen zugesichert, sowie auch das Recht eingeräumt wird, ihre Sendungen in denjenigen begünstigten Relationen, für welche dies als nothwendig anerkannt wird, bis zu einer mit der betreffenden Anfieferungsstation zu vereinbarenden Stunde auch nach Schluss der officiellen Aufnahmszeit aufzuliefern. Die Caution verfällt zu Gunsten der Eisenbahnen, wenn die festgesetzten besonderen Bedingungen des Zugeständnisses nicht erfüllt worden sind.

Fortlaufende Nr.	2748	2749	2750
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der und im Namen der		K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Rohes, unreines Salzgestein	Druck- und Packpapier	Dampfmaschinen, Transmissionen und sonstiges Zugehör bei Aufgabe in jeder Menge
für die Transportstrecke: von	Krakau transito (für Sendungen von Wieliczka)	Złoczów	Brünn
für die Transportstrecke: nach	Szczakowa	Wien Nordbahnhof	Friedek-Mistek
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metrischen Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Verwendung der Sendungen in der Ammoniak-Sodafabrik in Szczakowa zu Fabrikationszwecken	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; nachweisliche Verwendung der Sendungen bei der ersten Einrichtung neuer Industrie-Etablissements in Mistek
	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende März 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1893	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahn-Verband vom 1. Februar 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz per 100 kg		226·0 kr.	113·0 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz		218·4 kr.	65·1 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	10·7	7·6 kr.	47·9 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Anf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden und welche die behördliche Bestätigung darüber tragen müssen, dass das bezügliche Salzgestein zu Nahrungszwecken unverwendbar war, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses		Auf das bauführende industrielle Etablissement als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nr.	2751	2752	2753
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: — von der und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen		
für Artikel	Farbholz, geschnitten, gemahlen und geraspelt, von Salloch stammend, dann Farbwurzeln der Position F—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Rohtabak	Zuckerrüben und Rübenschnitte
für die Transportstrecke — von	Wien Nordbahnhof transito	Zanchtel transito (für Sendungen von Amsterdam, Rotterdam, und Antwerpen)	Zdounek
für die Transportstrecke — nach	Lemberg C.B.	Bautsch	Hollein
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe von, bezw. Fracbtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife, bezw. Tarif für den Mähr.-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893, bezw. Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	a) 224 b) 213 — 114·1 / 116·5 — kr. 55·0	24 kr.	11·8 kr.
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz	a) 206·4 b) 197·4 — 91·9 / 85·5 — kr. 41·4	20 kr.	9·6 kr.
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	a) 17·6 b) 15·6 — 22·2 / 31·0 — kr. 13·6	4 kr.	2·2 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege — Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden und auch einen Refactiestempel von Seite der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
Besondere Bemerkungen			

bezw. vice versa

Fortlaufende Nr.	2754	2755	2756	2757
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Marktgüter der Classe I	Frachtgüter der Classe I, II und A, und zwar: Classe I, Classe II, Classe A	Ostraner und Oberschlesische Kohle und Coaks	Kalkstein
für die Transportstrecke von	Prossnitz bezw. vice versa	Troppau bezw. vice versa	Den Versandtstellen der directen Tarife vom 1. April 1888 und vom 1. Jänner 1892 via Holnbitz	Schwarzbach
für die Transportstrecke nach	Brünn	Olmütz: Classe I, Classe II, Classe A Bantsch	Rečkowitz, Königsfeld	Diversen Stationen
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 300 metr. Tonnen (à 1000 kg). Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Anfrechthaltung der für die betreffenden Güterclassen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Anfgabe in vollen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Anfgabe in vollen Wagenladungen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jäoner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Localtarife	Kohlentarif	Allgemeine Tarifbestimmungen Theil I
Frachtsatz per 100 kg	51·7 kr.	76·5 / 68·2 / 57·0 / 48·9 kr. (Classe I / Classe II / Classe I / Classe A) 57·5 / 52·2 / 43·9 / 43·9 kr. (Classe I / Classe II / Classe A)	Verschieden	60·0 / 40·0 / 20·0 Waaggebühr pro Waggon Kreuzer
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	46·0 kr.			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	5·7 kr.	19·0 / 16·0 / 13·1 / 5·0 kr. (Classe I / Classe II / Classe A)	2·0 / 2·0 kr.	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses		Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1895	
Besondere Bemerkungen			Das Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2758	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Raffinadezucker	Schönpriesen Aussig St.E.G. Aussig Oe.N.W.B.	Bodenbach St.E.G. transit Tetschen Oe.N.W.B. transit	Mit der Bestimmung nach Hamburg, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif		kr. ö. W. 12·4 13·2 13·2	Pfg. 11·0 11·0 11·0	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe über den Transport nach Bodenbach, resp. nach Tetschen, sowie der Duplicat-Frachtbriefe über die Weiterbeförderung per Bahn nach Hamburg, bezw. der Schiffsladescheine über die Weiterbeförderung per Elbe nach Hamburg, welche Documente längstens bis Ende Juni 1895 einzusenden sind	
2759	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Bahnverwaltungen	Malz	Untenstehenden Stationen	Leipzig (Bayerischer Bahnhof, Berlin-Dresdner Bahnhof, Eilenburger Bahnhof und Thüringischer Bahnhof)	Zahlung der Fracht mindestens für 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Ab 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif Theil II, Heft 2, vom 1. Juni 1892	Verschieden	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege			

Nach	I. Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn															
	Bisenz-Pisek	Eywanowitz	Göding	Hradisch	Hullein	Kojetein	Kremsier	Křenowitz	Leipnik	Napagedl	Nezamislitz	Prerau	Prossnitz	Sokolnitz	Sternberg	Troppau
	Pfennige pro 100 Kilogramm															
Leipzig (Bayerischer Bahnhof)	273	269	266	276	265	266	268	259	253	272	269	258	257	255	247	226
Leipzig (Berlin-Dresdner u. Eilenburger Bhf.)	271	267	264	274	263	264	266	257	251	270	267	256	255	253	245	224
Leipzig (Thüring. Bahnhof)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	247	226

Nach	II. Stationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn						III. K.k.St.B.		IV. Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft							
	Freudenthal	Hennersdorf	Olbersdorf	Olmütz	Strocbowitz-Braunsdorf	Troppau	Prossnitz	Sternberg	Bisenz Stadt	Brünn	Hohenstadt	Křenowitz T.B.	Littau	Olmütz	Stefanau	Ungar.-Hradisch Stadt
	Pfennige pro 100 Kilogramm															
Leipzig (Bayerischer Bahnhof)	224	204	210	245	218	226	257	247	273	247	236	259	252	245	245	280
Leipzig (Berlin-Dresdner u. Eilenburger Bhf.)	222	202	208	243	216	224	255	245	271	245	234	257	250	243	243	278
Leipzig (Thüring. Bahnhof)	224	204	210	245	218	226	.	247	.	.	.	.	.	.	.	=

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Für die Transportstrecke: von	Für die Transportstrecke: nach	Bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2760	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Kainit ans Pos. G—15 des Tariftheiles I 1. Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. 2. Bei Aufgabe in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief, resp. Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum. 3. Bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	I. Rücksichtlich der Strecke Kalusz-Oswięcim und der im Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen (Anlage vom 1. Jänner 1894), Heft 1, Abschnitt A, B und D angeführten Linien	Kalusz	Stationen der westlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und Stationen der k. k. priv. Südbahn via Wien	Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Sendungen in ganzen Wagenladungen sind vom Absender, resp. Empfänger auf dessen eigene Kosten auf-, resp. abzuladen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	V e r s c h i e d e n	I. ad 1) ad 2) ad 3) Frachtsätze der Classe A Frachtsätze des Ausn.-Tarifes I 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km	Gegen auf die schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende Februar 1895 vorzulegen sind	Alle selbst durch fremde Bahnlinien getrennte k. k. Staatsbahnstrecken, auf welche die nebenstehende Frachtbegünstigung Anwendung findet, werden für die Frachtberechnung als eine zusammenhängende Strecke betrachtet, wobei für die Donauferbahn ab Wien Donauferbahnhof bis Nussdorf die Distanz von 5 km, ab Wien Donauferbahnhof bis Penzing die Distanz von 31 km zu Grunde gelegt wird
				II. Rücksichtlich der österr. Strecken der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ab Wien (Matzleinsdorf)					V e r s c h i e d e n	II. Frachtsätze der Classe A Frachtsätze der Classe C für 1—300 km . . . . . 0·24 Heller „ 301—500 „ . . . . . 0·22 „ „ jeden weiteren km über 500 km . . . . . 0·20 „ pro 100 kg und 1 km	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e		
				III. Rücksichtlich der nachbenannten Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, u. zw. von: Oswięcim → nach: Wien (Nordbahnhof) von: Oswięcim → nach: Wien (Donauuferbahnhof)					V e r s c h i e d e n	III. Kreuzer 118·5 51·3 34·8 119·3 51·6 35·1				
				IV. Rücksichtlich der Wiener Verbindungsbahn von: Wien (Nordbahnhof) → nach: Wien S.B. (Matzleinsdorf)					V e r s c h i e d e n	IV. Kreuzer 4 4 3				

Fortlaufende Nr.	2761	2762
Die Publication erfolgt	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
von der und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Bahnverwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Säcke, leere gebrauchte	Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Fässer, leer zurückgehende, welche zur Beförderung vorstehender Artikel gedient haben und deren Bodenfläche weniger als 1·3 m Durchmesser beträgt	Den in den Tarifen, Theil III, 1., 2., 3. und 4. Heft des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes enthaltenen österr.-ungar. Stationen
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Holzkalk, unreiner, essigsaurer, Holzgeist (Methylalcohol), Aceton in gewöhnlicher Fracht	Buchs mit der Bestimmung nach der Ortschaft Grabs, Canton St. Gallen
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Konstanz	Ungvár
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Konstanz	Ungvár
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Ungvár	Konstanz
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe in gewöhnlicher Fracht und Frachtzahlung für mindestens 20 kg	Aufgabe von mindestens 10000 kg oder Frachtzahlung hiefür pro Frachtbrief und Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe in gewöhnlicher Fracht und Frachtzahlung für mindestens 20 kg	a) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oesterreichisch-Ungariech-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr, Theil II, Tarifheft Nr. 2 vom 1. September 1886	Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1894 bezw. Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger Tarif vom 1. Juni 1891, bezw. Theil II, Tarifheft Nr. 1 und 2 vom 1. Juli 1893 für den Güterverkehr Oesterreich-Lindau-Vorarlberg
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg		Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	509 Pfennig	Die laut den Tarifen, Theil III, 1. und 2. Heft vom 1. September 1893, Theil III, 3. und 4. Heft vom 1. Jänner 1891 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes für Buche **traneit** jeweilig bestehenden Frachtsätze, zuzüglich einer Expeditionsgebühr von 5 Centimee pro 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, bezw. wenn die Sendung an das Lagerhaus in Buchs adressirt war, gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe nebst einer Bescheinigung der Lagerhaus-Verwaltung, dass die betreffende Sendung von einer in Grabs ansässigen Partei übernommen und bezogen worden ist. Diese Documente sind spätestens bis Ende Februar 1895 vorzulegen
Besondere Bemerkungen	ad a) 588 Pfennig ad b) 491 Pfennig	

Fortlaufende Nr.	2763	2764	2765	2766
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen
Die in den nebengenannten Verhandsverkehren znr directen Beförderung zugelassen sind	Phönix-Waschlange	Gerste und Malz	Hopfen russischer Herkunft	
Den betreffenden österr. und ungarischen, resp. den ausländischen Tarifstationen	Trient (Trento)	Himberg	Granica transit; Podwołoczyska (Bhf.) transit; Brody (Bahnhof) transit	
Den betreffenden ausländischen, resp. österr. und ungarischen Tarifstationen	Stationen der im Abschnitte A des Localtarifes, Theil II, Heft 1 der k. k. St. B. bezeichneten Linien excl. Budweis und der von Budweis nördlich gelegenen Stationen	Klein-Schwechat transit	Eger; Furth i./W.; Wien Nordbhf. (für Sendungen nach Bayern und Süddeutschland); Wien Nordbhf.; Saaz; Schreckenstein (für Aussig); Eger; Furth i./W.; Wien Nordbhf. (für Sendungen nach Bayern und Süddeutschland); Prag; Wien Nordbhf.	
Bestimmungen der zutreffenden directen Tarife	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Aufgabe resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Erfüllung der für diese Artikel bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe in Wagenladungen à 5000 kg, bezw. Frachtzahlung für dieses Quantum pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr mit Granica transit bestehenden, das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen	
Vom 1. Jänner 1894 bis zur Einführung neuer Tarife für die nebengenannten Verbands-Güterverkehre, längstens bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	
Derzeit bestehende directe Gütertarife für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Belgien und den Niederlanden andererseits	Localtarife	Localtarife	Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr	
	Classe II	13·4 kr.	219·6 kr.; 199·1; 271·7; 272·5; 239·4; 244·0; 221·8; Bestehen keine Verband-Frachtsätze	127·9
Nachweisbar niedrigster Umkartirungs-Frachtsatz, der zur Zeit der Abfertigung zu erreichen war	Classe A	8·0 kr.	172·7 kr.; 156·6; 214·1; 214·1; 188·2; 191·8; 174·4; 134·8	134·8
	Verschieden	5·4 kr.	46·9 kr.; 42·5; 57·6; 58·4; 51·2; 52·2; 47·4; —	—
Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	50·6
Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe				
Vergl. auch die zusätzl. Bestimmung 14 zu § 6, im Theile I, Abtheilung A vom 1. Jänner 1893, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits				

Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von / nach; für Artikel; bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen; und gilt in der Zeit

Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung; Frachtsatz per 100 kg

per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz; Nachlass vom bestehenden Frachtsatze

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2767	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Cement	Podgórze-Bonarka	Podwoloczyska (Bhf.) transit im Verkehre mit Elisabethgrad und Odessa Brody (Bhf.) transit im Verkehre mit Fastow und Kiew	Aufgabe von, bezw. Zahlung der Fracht für a) 5000 kg b) 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der im Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr bestehenden Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis zur Durchführung im Tarife, längstens bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr	bestehen keine Verband-Frachtsätze	a) 60·7 kr. b) 55·4 kr.		Im Kartirungswege		
										a) 56·7 kr. b) 49·2 kr.				
2768	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Bahnverwaltungen	Petroleum, raffinirt	Drohobycz Gorlice Grybów Iwonicz Jaslo Kolomea Krosno Marcinkowice Neu-Sandec Rymanów Zagorzany	Pressburg	Aufgabe von 10000 kg pro Wagen, bezw. Frachtzahlung für dieses Quantum	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Tarif	Kreuzer 93 82·8 79·8 86·8 83·8 109 86·8 74·8 75·8 87·8 82·8		Im Kartirungswege		
2769	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Direction der k. k. priv. Böhm. Nordbahn	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Westösterreichischen Eisenbahnverbandes	W o l f r a m s (k. k. Oesterr. Staatsb.) und umgekehrt	S o h l a n d (Sächs. Staatsb.)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Sächsisch-Westösterreichischer Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Besteht kein directer Frachtsatz	0·87 Mark		Im Kartirungswege		
2770	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	Schnitt- und Bauholz, bezw. Holz des Specialtarifes 2, welches laut Tarif, Theil I, unter Pos. H 19 rangirt	Z o b e l s b e r g	Triest Freihafen Triest S.B. und Triest S. Andrea	Aufgabe in Wagenladungen à 10 t, bezw. Frachtzahlung hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	60 kr. ö. W.	43 kr. ö. W.	17 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
2771	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Erdfarben (Farberden) in Kisten und Fässern verpackt	Falkenau a/Eger	Linz Wels Wien K.F.J.B. Budapest	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der übrigen für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Kreuzer ö. W. 85·4 88·4 96·4 147·5	64·4 67·4 73·4 126·4	21·0 21·0 23·0 21·1	Im Kartirungswege		
2772	**K.k.St.B.**		Mit Giltigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894, gelangen die im Tarife für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr vom 1. Februar 1874 enthaltenen Frachtsätze der **Classen A und B** für die Relation **Wien (Westbahnhof)—Genf trs.** unter den gleichen Bedingungen auch für den Verkehr zwischen **Wien (Westbahnhof)** einerseits und **Verrières transit** andererseits zur Anwendung, soferne die Sendungen laut Vorschreibung im Frachtbriefe nach den französischen Hafenstationen **Bordeaux, St. Nazaire, Rochefort, La Rochelle** oder **Nantes** weiter expedirt werden, bezw. von diesen Stationen herstammen.													

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2773	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	Lepavina	Bregenz Buchs Lindau St. Margarethen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Anf- und Abladen hat durch den Absender, bezw. Empfänger, oder auf Kosten derselben zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 209 207 211 209		Im Kartirungswege		
2774	Südbahn-Gesellschaft		Talkerde	Kapfenberg	Frohnleiten	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	28 Heller	20 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
2775	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahlmateriale zu Schiffsbauzwecken der k. und k. Kriegsmarine	Schönbrunn	Triest-St. Andrea und Triest-Freihafen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Nordösterr.-Ung. Verkehr, giltig vom 1. Jänner 1892, bezw. des Nachtrages I hiezu, giltig vom 15. Jänner 1893	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Verkehr, giltig ab 1. Jänner 1892	Kreuzer ö. W. 174	103	71	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen an die k. und k. Kriegsmarine adressirt sein
					Pola				186	112	74			
				Altkladno	Triest-St. Andrea und Triest-Freihafen				141	118	23			
					Pola				153	127	26			
				Teplitz-Waldthor	Triest-St. Andrea und Triest-Freihafen				144	123	21			
					Pola				156	132	24			
2776	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnen	Zuckerrüben	Angern	Liesing Mödling Laxenburg Guntramsdorf Inzersdorf Hennersdorf Achau Münchendorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Parteien haben das Anf- und Abladen der Sendungen auf ihre eigenen Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 40·6 44·6 44·6 44·6 40·6 44·6 44·6 48·6		Im Kartirungswege		
			Rübenschnitze	Angern	Liesing Mödling Laxenburg Guntramsdorf Inzersdorf Hennersdorf Achau Münchendorf					31 35 35 35 31 35 35 39				

Druckfehler-Berichtigungen. **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Im Verordnungs-Blatte Nr. 143, ex 1893, muss es sub Posit. 2499 in der Rubrik: „für die Transportstrecke von", sub b), vorletzte Zeile, anstatt und K.O.W.E. richtig **und R.O.U.E.,** und sub Pos. 2514 in der Rubrik „Zugestandener Frachtsatz per 100 kg", 1. Absatz, sub a), anstatt 19·6 richtig 19·7 kr. heissen.

Im Verordnungs-Blatte Nr. 141 ex 1893, sub Posit. 2390, sind in der Rubrik „für Artikel" die Aufgabsquantitäten in der Weise richtig zu stellen, dass die Worte „1. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg" für die Frachtbegünstigungen der beiden ersten Abtheilungen der Position und die Worte „2. Bei Aufgabe in jeder Menge" für die Frachtbegünstigung der dritten Abtheilung (d. i. Wien Nordbahn) der Position Geltung haben.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ansland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 147. **Wien, 28. December 1893.** **VI. Jahrgang.**

Inhalt: Begründung zu dem Gesetzentwurfe wegen neuerlicher Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden. — Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend den Bau der Eisenbahn Halicz—Ostrów (Tarnopol) mit Abzweignng nach Brzezany und Podhajce. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe,

wegen

neuerlicher Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden.

Ueberreicht in der 242. Sitznng des Abgeordnetenhauses vom 23. November.

Mit dem Gesetze vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, wurde die Wirksamkeit der materiellen Bestimmungen des Localbahngesetzes vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, auf weitere drei Jahre, das ist bis 31. December 1893 erstreckt.

Innerhalb dieses Zeitraumes hat die Entwicklung des Localbahnwesens in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern einen weiteren, nicht unerheblichen Fortgang genommen.

Die beigedruckte Zusammenstellung lässt ersehen, dass in den letzten drei Jahren durch Concessionirung auf Grund des Verlängerungsgesetzes im Ganzen 20 Localbahnen mit einer Gesammtlänge von rund 510 Kilometer sichergestellt wurde.

Unter diesen befinden sich 13 Localbahnen mit rund 171 Kilometer Länge, welche ohne financielle Unterstützung seitens des Staates lediglich auf Grund der in Gemässheit des Gesetzes auf administrativem Wege eingeräumten Erleichterungen (Steuer- und Gebührenbefreiungen etc.) sichergestellt worden sind.

Angesichts des nahe bevorstehenden Ablaufes der Giltigkeitsdauer des in Rede stehenden Gesetzes hat die Regierung unter Bedachtnahme auf die mit dem Berichte des Eisenbahnausschusses vom 12. Februar 1893 beantragte und vom hohen Abgeordnetenhause in der 218. Sitzung am 9. März 1893 angenommenen Resolution, womit die Regierung aufgefordert wurde, eine reichsgesetzliche Erweiterung und Vermehrung der Zugeständnisse und Erleichterungen für den Bau von Localbahnen der verfassungsmässigen Behandlung zuzuführen, eine den gewonnenen Erfahrungen und den Wünschen der betheiligten Kreise entsprechende Reform des Localbahngesetzes ins Auge gefasst. Zu diesem Zwecke wurde zunächst eine schriftliche Vernehmung der zuständigen Vertretungskörper, dann von Corporationen und Fachmännern aus jenen Kreisen eingeleitet, die sich berufsmässig mit dem Bau oder der Financirung von Localbahnen befassen, um zu erfahren, auf welche neu einzuführende Erleichterungen und Zugeständnisse hinsichtlich der Vorbereitung, der Anlage und des Betriebes von Local- und Strassenbahnen in diesen Kreisen besonderes Gewicht gelegt würde.

Nachdem das Ergebniss dieser Umfrage derzeit noch nicht zur Gänze vorliegt und die Bearbeitung des bis jetzt eigegangenen sehr umfangreichen Materials angesichts der gesteigerten Inanspruchnahme der Amtsorgane mit Verhandlungen über die Ausführung zahlreicher schwebender Bahnprojecte bisher nicht bewältigt werden konnte, ist die Regierung augenblicklich noch nicht in der Lage, mit einem fertigen Vorschlage an den hohen Reichsrath heranzutreten.

Mit Rücksicht hierauf und bei dem Umstande, als die Sicherstellung einer Reihe weiterer Eisenbahnen minderer Ordnung für die nächste Zeit zu gewärtigen ist, erscheint es geboten, rechzeitig für eine entsprechende Verlängerung der Wirksamkeit des bestehenden Localbahngesetzes Vorsorge zu treffen, damit die Concessionirung der in Behandlung stehenden Localbahnprojecte auf Grund der bisher zulässigen financiellen und sonstigen Begünstigungen nicht gehemmt werde.

Die Dauer dieser neuerlichen Verlängerung des Localbahngesetzes wurde im Artikel I des vorliegenden Gesetzentwurfes auf ein Jahr festgesetzt, innerhalb welcher Zeit die Erlassung des neuen in Vorbereitung befindlichen Localbahngesetzes erhofft werden kann.

Artikel II enthält die Anordnung über den Beginn der Wirksamkeit mit 1. Jänner 1894 als dem Ablaufstage der geltenden Verlängerung und über den Vollzug des Gesetzes.

Verzeichniss

der seit Beginn der Wirksamkeit des Gesetzes vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, ertheilten Concessionen für Localbahnen.

Postnummer	Bezeichnung der Bahn	Name des Concessionärs	Datum der Concessionsurkunde	Nummer des Reichs-Gesetzblattes	Länge in Kilometern	Effectives Anlagecapital in Gulden ö. W.	Anmerkung
1	Unterkrainer Bahnen	Carl Fürst Auersperg und Josef Freiherr v. Schwegel	16. December 1891	9 ex 1892	132	9,000.000	
2	Wels-Unterrohr	Localbahn-Gesellschaft Wels-Aschach	12. Jänner 1892	44	25·4	850.000	
3	Strakonitz-Winterberg	Alois Nedobitý in Winterberg im Vereine mit Carl Ritter Kralik v. Mayrswalden und Franz Mayer	18. April 1892	74	32·5	1,730.000	
4	Wodňan-Prachatitz	Dr. Zdenko Ostadál in Prachatitz	18. April 1892	75	27	1,018.000	
5	Pöltschach-Gonobitz	Steiermärkischer Landesausschuss	14. Mai 1892	90	15	350.000	Schmalspurig 0·76 m
6	Wieselsdorf-Stainz	Steiermärkischer Landesausschuss	14. Mai 1892	91	11·5	270.000	Schmalspurig 0·76 m
7	Baden-Vöslau	Franz Fischer in Wien	29. Juli 1892	159	5	539.000	Elektrischer Betrieb
8	Castolowitz-Reichenau-Sollnitz (Kwasnei)	Stadtgemeinde Reichenau a. d. Knežna	4. September 1892	181	14·7	724.000	
9	Kapfenberg—Seebach-Au	Steiermärkischer Landesausschuss	15. September 1892	182	22·6	700.000	Schmalspurig 0·76 m
10	Salzburg-Parsch	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	15. October 1892	192	1·74	60.000	Dampftramway
11	Tłumacz-Pałahicze-Tłumacz	Firma „Cukrowarnia w Tłumaczu, Gumiński, Volter i spólka“	21. October 1892	198	7	90.000	Vorläufig nur für den Güterverkehr
12	Belvedere-Anhöhe in Prag—Lustschloss in Bubenč	Franz Křižik in Prag	2. Februar 1893	29	1·4	80.000	Elektrischer Betrieb
13	Morchenstern-Josefsthal	Actiengesellschaft Localbahn Reichenberg-Gablonz	25. März 1893	69	6·5	400.000	
14	Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn)	Steiermärkischer Landesausschuss	7. April 1893	74	75	2,340.000	Schmalspurig 0·76 m
15	Wotic-Selčan	Dr. Jacob Martinek im Vereine mit Alois Madeřa und Leopold Pollák	16. Mai 1893	95	18	754.000	
16	Monfalcone (Ronchi)—Cervignano	Jacob Antonelli und Julius Dreossi in Cervignano	22. Mai 1893	96	16·5	1,656.000	
17	Deutschhrod-Humpoletz	Jacob Hruška in Humpoletz im Vereine mit Philipp Bečvář, Ferdinand Bursik und Dr. Arnold Beck	4. Juni 1893	109	25·2	950.000	
18	Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn)	Felix v. Mottony in Arnoldstein im Vereine mit Franz Lamprecht und Hans Gasser sen.	11. Juni 1893	110	30·6	1,597.000	
19	Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn	Dampftramway-Gesellschaft, vorm. Krauss & Comp.	13. Juli 1893		30	29,210.000	
20	Plan-Tachau	Stadtgemeinde u. Bezirksvertretung Tachau	25. Juli 1893	136	12	580.000	
			Zusammen . . .		509·64	52,898.000	

Begründung zu dem Gesetzentwurfe

betreffend den

Bau der Eisenbahn Halicz—Ostrów (Tarnopol) mit Abzweigungen nach Brzezany und Podhajce.

Ueberreicht in der 242. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. November.

Seit einer längeren Reihe von Jahren ist die Fürsorge für die Sicherheit des Gesammtstaates im erhöhten Masse darauf gerichtet, die heimischen Verkehrseinrichtungen derart auszugestalten und zu vervollkommnen, dass dieselben den weitgehendsten Anforderungen eines zeitweilig ausserordentlich gesteigerten Massenverkehres in thunlichstem Umfange zu entsprechen vermögen. Dank dieser von der hohen Reichsvertretung in anerkennenswerther Opferwilligkeit unterstützten Fürsorge ist in Galizien im Laufe des letzten Decenniums eine Reihe neuer Bahnlinien zugewachsen, so dass in dem genannten Lande gegenwärtig ein Eisenbahnnetz von bedeutender Ausdehnung zur Verfügung steht.

Ungeachtet dieses Zuwachses weist das galizische Bahnnetz in seinem östlichen Theile eine empfindliche Lücke auf, welche in dem Masse fühlbarer wird, als der im Zuge befindliche Bau der auf Grund des Gesetzes vom 1. Juli 1892, R. G. Bl. Nr. 105, herzustellenden Eisenbahn Stanislau—Woronienka sich der Vollendung nähert, und deren thunlichst baldige Ausfüllung sich sogar als ein unabweisliches Postulat wichtiger, gesammtstaatlicher Interessen darstellt.

Es besteht nämlich derzeit noch keine Bahnverbindung, welche es ermöglichen würde, die südlich und westlich von Stanislau einbrechenden Verkehre mit Vermeidung des 279 Kilometer langen Umweges über Lemberg in nordöstlicher Richtung direct nach Tarnopol zu leiten.

Eine derartige zweckmässig angelegte Bahnverbindung, für welche die Linie Tarnopol—Kopyczynce der projectirten ostgalizischen Localbahnen wegen ihrer excentrischen Lage und beschränkteren Leistungsfähigkeit einen Ersatz nicht zu bieten vermag, würde zugleich wenn diese Rücksicht auch gegenüber dem angestrebten Hauptzwecke erst in zweiter Linie steht, die immerhin nicht unwichtige wirthschaftliche Function erfüllen, das räumlich weit ausgedehnte, fruchtbare und dichtbevölkerte Gebiet zwischen den Städten Stanislau, Lemberg und Tarnopol dem Verkehre zu erschliessen und sohin die gegenwärtig wenig lohnende Erwerbsthätigkeit der betriebsamen Einwohnerschaft dieses Gebietes wirksam und nachhaltig zu fördern.

Was die Productionsverhältnisse des gedachten Gebietes anlangt, so ist zu bemerken, dass dieselben ebenso wie jene des benachbarten nördlichen Podoliens nahezu ausschliesslich von der Landwirthschaft und ihren Nebenbetrieben beherrscht werden. Den Hauptgegenstand der Bodenkultur bildet der Anbau von Weizen, Roggen und Gerste, welcher Getreidearten in solcher Menge hervorbringt, dass nach Abzug des Localconsums noch ein beträchtlicher Ueberschuss für den Export vorhanden ist. Dem Körnerbau steht an wirthschaftlicher Bedeutung die in zahlreichen kleineren Brennereien betriebene Spiritusindustrie am nächsten, deren Hanpterzeugniss, der Rohspiritus, sich schon gegenwärtig trotz der kostspieligen Achsfracht als genügend concurrenzfähig erweist, um nach Norddeutschland und Italien ausgeführt zu werden.

Mit dem gedachten Industriezweige hängt die im ausgedehnten Masse betriebene Mastung von Rindvieh zusammen, welches von Stryj, Kalusz und Sereth zugetrieben und nach beendigter Mast entweder direct oder durch Vermittlung der betreffenden Märkte nach den grossen Consumstätten des Westens verfrachtet wird. Nebenzweige der Erwerbsthätigkeit in dem fraglichen Verkehrsgebiete bilden der Handel mit Eiern, sowie die Gewinnung und Aufbereitung von Wolle, Häuten und Fellen, welche Erzeugnisse zur weiteren Verarbeitung theils nach der Bukowina theils nach Siebenbürgen versendet werden.

Kann schon aus den vorangedeuteten Umständen auf die wirthschaftliche Nützlichkeit einer das gedachte Verkehrsgebiet durchziehenden neuen Bahnverbindung geschlossen werden, so wird die locale Bedeutung eines solchen Schienenweges auch daraus ersichtlich, dass durch denselben die Voraussetzung geschaffen wird, um die beiläufig in der Mitte des gedachten Gebietes gelegenen ansehnlichen Städte Brzezany (11.200 Einwohner), Podhajce (5800 Einwohner) und Rohatyn (7200 Einwohner) an das Eisenbahnnetz anzuschliessen. Die Nothwendigkeit eines derartigen Anschlusses erhellt aus der Thatsache, dass die genannten drei Städte, welche als Standorte politischer Bezirksbehörden erster Instanz und als Sammelstellen des Geschäftslebens sowohl miteinander, als mit der Landeshauptstadt lebhafte Verkehrsbeziehungen unterhalten, gegenwärtig von den nächstgelegenen Eisenbahnstationen 23 bis 50 Kilometer entfernt sind und sohin überwiegend auf Strassenverbindungen angewiesen erscheinen, welch letztere den vorhandenen Communicationsbedürfnissen nur unvollkommen zu entsprechen vermögen.

Um diesen mit fühlbaren wirthschaftlichen Nachtheilen verbundenen Uebelständen abzuhelfen und zugleich der geplanten an sich minder verkehrsreichen Hauptlinie Stanislau—Tarnopol eine angemessene Alimentation zu sichern, erachtet die Regierung im Hinblick auf die in bautechnischen Rücksichten begründete Unthunlichkeit einer directen Einbeziehung auch nur einer der genannten drei Städte in die fragliche Durchzugslinie, dass zunächst Brzezany und Podhajce mittelst Flügelbahnen an die Hauptlinie anzuschliessen wären, und im übrigen die Trasse dieser letzteren Linie derart zu führen sei, dass die eventuelle künftige Herstellung einer Verbindung nach Rohatyn entsprechend vorbereitet und erleichtert wird.

Von den vorangedeuteten Gesichtspunkten geleitet, hat die k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen ein generelles Project der intendirten Bahnverbindungen ausgearbeitet, welches im Monate Juli dieses Jahres unter Mitwirkung von Vertretern der competenten landesfürstlichen und autonomen Behörden der Trassenrevision mit befriedigendem Erfolge unterzogen wurde.

Nach dem gedachten Projecte soll die rund 102 Kilometer lange Hauptlinie, wie aus der beiliegenden Uebersichtskarte zu entnehmen ist, aus bauökonomischen Gründen nicht unmittelbar in Stanislau, sondern in der 28 Kilometer näher an Lemberg gelegenen Station Halicz von der Lemberg—Czernowitzer Eisenbahn abzweigen und nach Uebersetzung des Guiła-Lippaflusses in nördlicher Richtung vorerst im Thale des Narajówkabaches geführt werden, wo die Bahn die Orte Bołszowce, Skomorochy, Lipica und Podwysokie berührt. In ihrem weiteren Zuge überschreitet die Bahn mit einer Wendung nach Nordosten die Wasserscheide zwischen dem genannten Bache und dem Złota-Lippaflusse und übersetzt diesen letzteren bei Potutory, wo eine grössere Station als Abzweigstelle für die beiden Flügelbahnen nach Brzezany und Podhajce angelegt werden soll. Nach dem Austritte aus der genannten Station ersteigt die Bahntrasse, ein breites Querthal mittelst eines Viaductes übersetzend, das Hochplateau von Krzywe und Kozowa und berührt unter Beibehaltung der vorwiegend

nordöstlichen Richtung die auf jenem Plateau gelegenen Orte Sloboda, Denysów und Chodaczków, um nach Uebergang über den Serethfluss die Zwischenstation Ostrów der Linie Kopyczynce—Tarnopol der projectirten ostgalizischen Localbahnen zu erreichen, welche Linie in der zu diesem Zwecke entsprechend auszustattenden 9 Kilometer langen Theilstrecke Ostrów-Tarnopol von der intendirten Eisenbahn mitbenützt werden soll.

Die beiden Flügelbahnen nach Brzezany und nach Podhajce, von denen die erste eine Baulänge von rund 7 Kilometer, die letztere eine solche von rund 23 Kilometer aufweist, bilden vermöge ihres gemeinsamen Abzweigungspunktes und nach der Lage ihrer Endstationen eine einheitliche Bahnlinie, deren Trasse mit Berührung der Orte Potutory, Bozyków und Zastawczyk an der östlichen Lehne des Złota Lipa-Thales hinzieht um nach dem Austritte aus diesem Thale in östlicher Entwicklung das Hochplateau von Podhajce und sohin ihren gleichnamigen Endpunkt zu erreichen.

Bei der Projectsaufstellung wurde in Bezug auf die Anlage und Ausrüstung der geplanten, durchwegs eingeleisig herzustellenden Bahnlinien für die Linie Halicz—Ostrów die bei der Beskid-Bahn angewendete Type einer Hauptbahn zweiten Ranges und für die beiden Flügelbahnen die Localbahntype der Linie Schrambach—Kernhof zugrunde gelegt.

Die effectiven Baukosten sind bei der Hauptlinie mit 8,330.000 fl., bei der Abzweigung nach Brzezany mit 385.000 fl. und bei jener nach Podhajce mit 1,385.000 fl. veranschlagt, was einer kilometrischen Kostenziffer von 81.746 fl. für die Hauptlinie und von 55.797 fl., respective 59.188 fl. für die beiden Localbahnen entspricht.

In Bezug auf die Frage nach den voraussichtlichen Betriebsergebnissen der projectirten Bahnlinien ist zu bemerken, dass zufolge der im Gegenstande gepflogenen Erhebungen bei den Flügelbahnen auf eine angemessene Rentabilität mit Sicherheit gerechnet werden kann, während die Hauptlinie in absehbarer Zeit ein nennenswerthes Erträgniss nicht abwerfen dürfte.

Nach Inhalt des vorliegenden Gesetzentwurfes (Artikel I) soll nun die Regierung ermächtigt werden, die Hauptlinie Halicz—Ostrow (Tarnopol) nebst den Abzweigungen nach Brzezany und Podhajce mit dem veranschlagten Höchstbetrage von 10,100.000 fl. auf Staatskosten herzustellen.

Im Artikel II des Gesetzentwurfes wird die Ausführung der beiden gedachten Flügelbahnen an die Bedingung geknüpft, dass seitens des Landes und der Interessenten zusammen ein nicht verzinslicher und nicht rückzahlbarer Beitrag von 1,000.000 fl. zu den Baukosten der Projectslinie geleistet wird, eine Bestimmung, welche an einen vom galizischen Landtage in der Sitzung vom 19. Mai 1893 gefassten Beschluss anknüpft, womit in Würdigung der hervorragenden Nützlichkeit und Wichtigkeit der intendirten Bahnlinien zum Zwecke der Herstellung derselben eine unter Beisteuer der Localinteressenten aufzubringende Landessubvention im angegebenen Betrage gewidmet wurde.

Artikel III normirt die Ausstattung der Projectslinien und bestimmt, dass der Bau derselben längstens binnen zwei Jahren, von der Inangriffnahme der Bauarbeiten an gerechnet, zu vollenden ist, wobei mit den gedachten Arbeiten an der Hauptlinie im Jahre 1894 und an den Flügelbahnen ein Jahr später begonnen werden soll.

Im Artikel IV wird der Regierung zur Bestreitung der auf das Jahr 1894 entfallenden Quote der Baukosten ein Credit von 3,500.000 fl. bewilligt, dessen Bedeckung ebenso wie jene der noch weiters erforderlichen Kostenbeträge im Wege einer durch ein besonderes Gesetz zu bestimmenden Creditoperation erfolgen soll. Behufs Durchführung dieser Operation wird die Regierung nach Abschluss der einschlägigen Vorbereitungen rechtzeitig mit geeigneten Anträgen hervortreten.

Die Artikel V und VI enthalten die mit anderen analogen Gesetzen übereinstimmenden Anordnungen, betreffend die Befreiung von den anlässlich des Baues der Projectslinien auflaufenden Stempel- und sonstigen Gebühren, sowie hinsichtlich der Einführung und Aufrechthaltung des Staatsbetriebes auf den gedachten Linien.

Artikel VII enthält die Anordnung über den Beginn der Wirksamkeit des Gesetzes und die Vollzugsbestimmung.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von Zeltweg nach Wolfsberg. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unter dem 5. December die k. k. Statthalterei in Graz und die k. k. Landesregierung in Klagenfurt beauftragt, bezüglich der vom steiermärkischen Landesausschusse projectirten normalspurigen Localbahn von Zeltweg nach Wolfsberg die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission im Sinne der bestehenden Vorschriften derart einzuleiten, dass diese Amtshandlung hinsichtlich der ganzen Projectslinie ohne Unterbrechung in Einem Zuge vorgenommen werden könne. [Z. 37.436.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau-Przemysl: Erweiterung der Station Tarnow. Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Station Tarnów für den 28. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Rath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 24.678.]

— (Linie Pöchlarn—Kienberg-Gaming: Erweiterung der Station Scheibbs: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Station Scheibbs der k. k. Staatsbahnlinie Pöchlarn—Kienberg-Gaming für den 28. December anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Heinrich Waniek Ritter von Domyslov betraut. [G.-I.-Z. 24.184.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Gasleitung am Wiener Bahnhofe.) Das Project für die Herstellung einer neuen Gaszuleitung zu den Magazinen am Wiener Nordbahnhofe wurde zur Ausführung bewilligt. [29. November, Z. 59.163.]

— (Erweiterung der Abzweigestelle Neu-Süssenbrunn.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 12. September durchgeführten politischen Begehung und Enteignungs-Verhandlung wurde für das Project, betreffend die Erweiterung der Abzweigstelle Neu-Süssenbrunn im Sinne der Commissionsbestimmungen der Bauconsens ertheilt. [2. November, Z. 51.974.]

— (Wächterhaus-Vergrösserung.) Die Vergrösserung des Wächterhauses Nr. 22 II. in km 35·5 der Strecke Gänserndorf-Angern wurde genehmigt. [1. December, Z. 63.491.]

Projectirte Localbahn Mähr. - Ostrau — Witkowitz. (Projecte für einzelne Theilstrecken. Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung, in Betreff der Projecte des Julius Modern in Wien für einzelne Theilstrecken der zu erbauenden Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz für den 3. Jänner 1894 anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 24.588.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Blockhütte am Bahnhofe in Brünn.) In der Etappenstation Nr. 1 am unteren Bahnhofe in Brünn wird eine Blockhütte hergestellt. [26. November, Z. 59.547.]

— Linie Wien—Bruck a. d. L.: Uebertragung eines Drehkrahnes aus der Station Trautmannsdorf nach Mannersdorf.) Der Drehkrahn in der Station Trautmannsdorf wird abgetragen und in der Station Mannersdorf an Stelle des dort zu cassirenden Gerüstkrahnes aufgestellt. [13. December, Z. 62.037.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Aufstellung einer Strassenbrückenwaage in Gaya.) In der Station Gaya wird für Zwecke der Keltschaner Zuckerfabrik eine Strassenbrückenwaage sammt Waaghäuschen aufgestellt. [26. November, Z. 58.887.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 19. und 26. September fanden im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 technisch-polizeiliche Prüfungen rücksichtlich zweier für die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmten Güterzugslocomotiven mit Schlepptender statt. Die Maschinen besitzen die Inventarsnummern 5714 und 5715, die Fabricationsnummern 3667 und 3676 und sind in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 12. November 1887, Z. 38.866, genehmigten Typenplänen gebaut. Die Kessel dieser Locomotiven wurden laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen und haben dieselbe anstandslos bestanden. Beide Maschinen haben im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Sämmtliche Achsen sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale, aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames; die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist innenliegend und die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen und ist zwischen den Federn der dritten Achse eine Quertraverse angebracht. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und jede Locomotive ausserdem noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgehläse, zwei Stück Injecteuren nach Friedmann, Classe E 9, einem gewöhnlichen Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Rose und Einsatzrohr, Vacuumbremse, auf die Tenderachsen wirkend, Spindelbremse, weiters mit Dampfheizung und einem Geschwindigkeitsmesser nach Haushälter. Die Spurweite beider Locomotiven ist normal und beträgt das Totalgewicht der Locomotive im ausgerüsteten Zustande 41·5 Tonnen und die concessionirte Dampfspannung 11 Atmosphären. Die Probefahrten mit diesen Locomotiven fanden auf der 11·8 km langen Theilstrecke von Wien nach Purkersdorf der k. k. Oesterr. Staatsbahnen statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 72 bezw. 73 km per Stunde und eine mittlere Geschwindigkeit von 41 km per Stunde erreicht, so dass es im Hinblicke auf das nach jeder Richtung günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfungen aus Sicherheitsrücksichten keinem Anstande unterlag, beide Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen zu übergeben. [Z. 65.319.]

Verkehrsstörung.

Südbahn-Gesellschaft:

25. December. Wegen Fels- und Erdabrutschung zwischen Saldenhofen und Unter-Drauburg, km 54·5—km 54·6, wurden Zug 491 vor der Unfallsstelle, Zug 406 in Saldenhofen angehalten. Um 12 U. 24 M. Nachm. Strecke wieder fahrbar. Dauer der Unterbrechung 78 Minuten.

Ausland.

Bayern. (Bierwagen mit Heizeinrichtung.) Die Verwaltung der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen hat verschiedene Bierwagen mit einer Heizeinrichtung versehen lassen, welche mit derselben während der kalten Zeit des Winters versuchsweise erwärmt werden sollen. Die Einrichtung besteht aus einem bezw. bei der Mehrzahl der Wagen aus zwei Gasöfen und einem von der Firma L. A. Riedinger in Augsburg construirten Apparat, welcher selbstthätig die Erwärmung regelt. Die Heizung bedarf unterwegs keinerlei Wartung, nur ist es nöthig, dass die Entladestation die Heizung abstellt, damit Gasverluste vermieden werden. Die Abstellung erfolgt durch Abschluss eines Hahnes, welcher unterhalb des an der einen inneren Wagenseitenwand angebrachten Wärmeregelers in der Hauptgasleitung sitzt. Zur Bedienung des Hahnes ist ein Schlüssel nicht nothwendig. Ueber dem Wärmeregler ist ein dauerhaft hergestelltes Placat angebracht, welches in deutscher und französischer Sprache die Anweisung enthält: „Vor der Entladung des Wagens ist die Gasheizung durch Abschluss des unter dem Wärmeregler befindlichen Hahnes abzustellen.“ Bei Abfertigung eines geheizten Bierwagens wird auf dem Frachtbriefe ein entsprechender Vermerk gemacht, wodurch die Entladestation Kenntniss erhält, dass der Wagen in geheiztem Zustande abgefertigt wurde und die Abstellung der Heizung nothwendig ist. („Ztg. d. V. D. E.-V.“)

Schweiz. (Project einer Drahtseilbahn von Wabern auf die Höhe des Gurten.) Mit der an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 28. November beantragt der Bundesrath, einer zu bildenden Actien-Gesellschaft mit dem Sitze in Bern die Concession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Wabern auf die Höhe des Gurten zu ertheilen. Die Länge der Bahn beträgt 1050 m horizontal und 1082 m schief gemessen, die Spurweite 1 m, die Maximalsteigung 330 ‰, die Höhendifferenz 262·32 m. Für den Betrieb sind elektrische Automobile mit oberirdischer Stromzuführung und Rückleitung durch die Schienen vorgesehen, wobei je einer der beiden Wagen als Motor functionirt und der andere gezogen wird. Die Anlage des Oberbaues ist dreischienig mit zwei durchgehenden Zahnstangen projectirt. Die Kosten werden mit 385.000 Frcs. zusammen oder mit circa 366.666 Frcs. per Kilometer Bahnlänge berechnet. Die Rentabilitätsberechnung veranschlagt die Betriebseinnahmen gestützt auf die Frequenzannahme von 55.000 Reisenden zu 1 Frcs. nebst Gepäckverkehr auf 55.860 Frcs. und die Betriebsausgaben auf 19.675 Frcs.; aus dem Ueberschuss von 36.185 Frcs. wären die Einlagen in den Erneuerungs- und Reservefonds mit 5000 Frcs. zu bestreiten, so dass ein Reinertrag von 31.185 Frcs. = 8 % des Anlagecapitales von 385.000 Frcs. verbleiben würde. Die Concession soll auf die Dauer von 80 Jahren ertheilt werden. Die vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen sind nebst den Gesellschafts-Statuten 24 Monate nach definitiver Ertheilung der Concession dem Bundesrathe vorzulegen; mit den Erdarbeiten ist 6 Monate nach stattgefundener Plangenehmigung zu beginnen und die ganze Linie 1½ Jahre nach dem Beginne der Erdarbeiten zu vollenden und dem Betriebe zu übergehen. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, soferne die Wageneinrichtung es gestattet; zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet. Der Betrieb kann auf die Zeit vom 1. Mai bis 31. October beschränkt werden. Die Feststellung der Zahl der täglichen Züge und deren Curszeiten bleibt der Gesellschaft anheimgestellt, doch sollen täglich wenigstens vier Fahrgelegenheiten in jeder Richtung geboten werden. Wagenclasse wird nur eine eingeführt. Der Rückkauf der Bahn durch den Bundesrath oder durch den Canton Bern kann frühestens am 1. Mai 1915 und von da ab jederzeit erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniss zu geben.

— (Project einer Strassenbahn von Grosswabern nach Belp.) In der an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 28. November empfiehlt der schweizerische Bundesrath die Ertheilung der Concession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Strassenbahn von Grosswabern nach Belp an eine zu bildende Actien-Gesellschaft mit dem Sitze in Bern auf die Dauer von 80 Jahren. Diese Strassenbahn bildet eine Verlängerung des von der Berner Tramway-Gesellschaft projectirten Ausbaues ihres Netzes bis Wabern, folgt von hier der Staatsstrasse nach Wattenwyl über Kleinwabern und Kehrsatz, wo Stationen vorgesehen sind und erreicht bei der Abzweigung der neuen Strasse nach Belp die vorläufige Endstation gleichen Namens. Die Länge der Bahn beträgt 4400 m, die Spurweite 1 m, die Maximalsteigung 22·6 ‰, die Summe aller Höhendifferenzen 32 m, der gewöhnliche Minimalradius 100 m und in den Ausweichgeleisen und in dem Dorfe Kehrsatz 50 m. Neben den projectirten Stationen Kleinwabern und Kehrsatz sind je nach dem sich ergebenden Bedürfnisse Haltestellen vorgesehen. Der Betrieb würde durch Dampf-Locomotiven erfolgen und nach Muster der Genfer Schmalspurbahnen eingerichtet werden; dessen Uebernahme durch die Berner Tramway-Gesellschaft ist in Aussicht genommen. Die Kosten sind mit 210.000 Francs im Ganzen oder mit 47.725 Frcs. per Kilometer Bahnlänge aufgestellt. Die Rentabilitätsberechnung veranschlagt die Betriebseinnahmen unter Vergleichung mit anderen Strassen-

bahnen auf 35.300 Frcs., die Betriebsausgaben unter Annahme der Betriebsübernahme durch die Berner Tramway-Gesellschaft auf 22.000 Frcs., von dem Ueberschusse per 13.300 Frcs. werden als Einlage in den Erneuerungs- und Reservefond 4800 Frcs. in Abzug gebracht, so dass ein Reinertrag von 8500 Frcs. verbliebe, welcher eine Verzinsung des Anlagecapitales zu 4% ermöglichen würde. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum der Concession an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen; mit den Erdarbeiten ist innerhalb 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung zu beginnen; die Bauzeit ist mit 18 Monaten festgesetzt. Hinsichtlich der Anzahl der Züge und der Geschwindigkeit derselben bleibt die Prüfung und Entscheidung dem Bundesrathe vorbehalten; immerhin sollen im Sommer täglich wenigstens 6 und im Winter wenigstens 4 Züge in jeder Richtung verkehren. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck: der Bundesrath kann aber im Falle des Bedürfnisses die Gesellschaft auch zum Gütertransport verhalten. Wagenclasse wird nur eine eingeführt. Der Rückkauf der Bahn durch den Bund oder durch den Canton Bern kann frühestens mit 1. Mai 1915 und von da ab jederzeit erfolgen.

— (Vereinbarungen über die Rückkaufsbestimmungen einzelner Bahnen.) Der Bundesrath hat mit der Toggenburgerbahn, der Rigi-Scheideggbahn, der schweizerischen Seethalbahn, der Tösthalbahn, der Emmenthalbahn, der Eisenbahn Bulle—Romont, den Genfer Schmalspurbahnen, der Traversthalbahn und der schweizerischen Centralbahn Vereinbarungen, betreffend Zusammenfassung der Rückkaufsbestimmungen der Concessionen zum Zwecke einheitlicher Ertragsberechnungen, getroffen, welche der Bundesversammlung zur Genehmigung vorgelegt wurden.

— (Abänderung der Concession für eine schmalspurige Strassenbahn in der Gemeinde Bern.) In Folge eines Gesuches der Berner Tramway-Gesellschaft beantragt der Bundesrath in der an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 6. December, die unter dem 12. Februar 1889 dieser Gesellschaft ertheilte Concession für eine Strassenbahn in der Gemeinde Bern, behufs Anlage der Endstation der Linie Länggasse—Bahnhof—Wabern in Grosswabern auf die Gemeinde Köniz auszudehnen.

Amerika. (Bahnstatistik.) Nach dem jüngst erschienenen 5. Jahresberichte der Commission für den zwischenstaatlichen Handel für das mit 30. Juni 1892 abschliessende Rechnungsjahr beträgt die Länge aller Bahnen in den Vereinigten Staaten 171.563 Meilen oder 276.045 km. Der Zuwachs beträgt für dieses Jahr 3160 Meilen, welcher sich geringer als seit einer Reihe von Jahren stellt. Die Gesammtzahl der Eisenbahnen betrug 1822, um 37 mehr als im Vorjahre. Von dieser Zahl haben 899 unabhängige Betriebsberichte geliefert, und sind 712 selbstständig betriebene Bahngesellschaften vorhanden. Von der gesammten Bahnlänge entfallen 99.231 Meilen oder 57·8 pCt. auf 43 Bahngesellschaften, deren jede ein Netz von mehr als 1000 engl. Meilen Länge besitzt. Die Gesammtzahl der in Betrieb stehenden Locomotiven betrug 33.136; hievon sind 8848 Personenzugsmaschinen, 17.559 Güterzugsmaschinen, 4355 Verschub- und 2374 Locomotiven nicht näher beschriebener Verwendung. Im Berichtsjahre sind 130 Personenzugs- und 680 Güterzugs-Locomotiven hinzugewachsen. Der Gesammtstand der Lastwagen im Besitze der Bahnen betrug 1.215.092; hiezu kommen noch 145.339 Leihwagen. In dieser Ziffer sind die von Privaten und Privatgesellschaften laufen gelassenen eigenen Wagen nicht inbegriffen. Im Durchschnitte entfallen auf je 100 engl. Meilen = 190 6 km Bahn 20 Locomotive, 18 Personenwagen und 708 Lastwagen. Auf je 1 Million Tonnen beförderter Güter entfielen 1627 Lastwagen, sohin um 39 weniger als im Vorjahre. Die Gesammtzahl der beförderten Reisenden betrug im Rechenschaftsjahre für alle Bahnen 560,958.211. Es wurden hiebei 13.362,898.299 Personenmeilen und 317,538.883 Personenzugsmeilen geleistet. Im Durchschnitte wurde 1 Reisender auf 23·82 Meilen (38·3 km) befördert und betrug die Durchschnittszahl der Reisenden pro Personenzugsmeile 42. Im genannten Jahre wurden weiters 706.555.471 Tonnen Güter befördert und 88.241,050.225 Tonnenmeilen geleistet. Die durchschnittliche Beförderung einer Tonne Fracht war sohin 124·89 Meilen oder 200·9 km und wurden per Güterzugsmeile 181·71 Tonnen befördert. Die Bruttoeinnahmen aus dem Betriebe der Bahnen stellten sich im Rechenschaftsjahre auf 1,171,407.343 $, während die Betriebsausgaben 780,997.996 $ betrugen. Sohin resultirte eine Reineinnahme aus dem Betriebe von 390,409.347 $. Durch den Hinzutritt anderer Einnahmen erhöhten sich die Reineinnahmen auf 532,370.129 $. Die fixen Capitalslasten betrugen 416,404.938 $, wodurch 115,965.191 $ für Dividenden verblieben. Es wurden jedoch nur 97,614.746 $ zu Dividendenzahlungen verwendet und 4,314.390 $ für andere Leistungen, daher ein Rest von 14,036.056 $ verfügbar blieb. Der Bericht enthält nur eingehendere Daten betreffs 162.397 Meilen Bahnen, welche einem Anlagecapital von 10.226,748.134 $ entsprechen. Hievon entfallen 4.633,108.763 $ auf Actiencapital und 5.053,038.050 $ auf Obligationen. Der Zuwachs im Actiencapital der Bahnen betrug für dieses Jahr 297,373.119 $. Mit Rücksicht auf den geringen Längenzuwachs der Bahnen muss betont werden, dass die Capitalserhöhungen hauptsächlich in finanziellen Massregeln (Convertirungen, Zusammenlegungen von Capitalien etc.) ihren Grund fanden. Vom Actiencapitale erhielten 2.807,403.326 $ oder 60·6 pCt. des Gesammtbetrages der Actien keine Dividende. Vom Obligationencapitale erhielten 777,719.420 $ oder 15·56 pCt. des Gesammtbetrages keine Interessen. Die Gesammtzahl der Bahnbediensteten betrug im Geschäftsjahre, welches mit 30. Juni 1892 abschloss, 821.415, daher ein Zuwachs von 27.130 Personen erfolgte. Auf 79 Einwohner entfällt 1 Bahnbediensteter. Im genannten Jahre wurden nach den Mittheilungen des Berichtes 2554 Bedienstete getödtet, also weniger als im Vorjahre; dagegen 28.267 Bedienstete verletzt. Die Zahl der getödteten Reisenden war beträchtlich grösser als im Vorjahre und betrug 376 in 1892 gegen 293 in 1891; die Zahl der verletzten Reisenden betrug im Jahre 1892 3227 und im Jahre 1891 nur 2972. Nach den Verzeichnissen des Berichtes entfällt 1 getödteter Bediensteter auf 322 Bahnbedienstete und 1 verletzter auf 29 Bahnbedienstete. was wohl eine erschreckend hohe Ziffer ist. In analoger Weise verglichen, stellt sich das Verhältniss der verunglückten Reisenden zu deren Gesammtzahl wie folgt: 1 getödteter Reisender auf 1,491.910 beförderte Reisende und auf je 35,542.282 geleistete Personenmeilen, ferner 1 verletzter Reisender auf 173.833 beförderte Reisende und auf je 4,140.966 geleistete Personenmeilen. [„Railway News."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Orion" von Kobe-Shangai.) Dieser Dampfer von 1760 Tonnen Gehalt ist am 26. October nach 56tägiger Fahrt mit 12 Passagieren und 1478 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe-Shanghai in Triest angelangt. Derselbe brachte aus Kobe 8000 kg Fischöl, 38.700 kg Kunstgegenstände, 140 kg Curiositäten für Fiume; aus Shanghai 150 kg Thee, 1400 kg Curiositäten, aus Hongkong 400 kg Kurzwaaren für Fiume, 600 kg Oelessenzen, 900 kg Sternanis, 12.000 kg Quassia, 7000 kg Matten, 12.000 kg Curiositäten, 1500 kg Galläpfel; aus Penang 96.880 kg Pfeffer; aus Fouschow 13.890 kg Thee; aus Singapore 225.832 kg Pfeffer (hievon 50.750 kg für Fiume und Ancona), 5040 kg Conserven für Ancona, 206.400 kg Sago für Venedig, 50.750 kg Zinn, 2500 kg Perlmutter, 63.183 kg Kaffee, 3040 kg Häute; aus Colombo 209.653 kg Cocosöl (hievon 20.400 kg für Venedig), 1085 kg Thee; aus Calcutta 9000 kg Leinwand für Dedeagatsch; aus Bombay 199.800 kg Baumwolle (hievon 37.000 kg für Venedig)), 203.000 kg Ricinussamen für Venedig, 13.398 kg Spartogras für Venedig, 680 kg Curiositäten, 11.418 kg Mirabolamen; aus Aden 1624 kg Perlmutter, 10.050 kg Nelken; aus Port Said 36.970 kg Kaffee, 2470 kg Indigo, 29.000 kg Datteln. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 863.436 fl. ö. W.

— (Ankunft des Dampfers „Maria Teresa" aus Calcutta.) Dieser Dampfer von 1922 Tonnen Gehalt ist am 6. November nach 45tägiger Fahrt mit 3 Passagieren und 242 Gewichtstonnen factischer Ladung aus Calcutta in Triest angelangt. Derselbe brachte aus Calcutta 13.298 kg Häute für Venedig, 3792 kg Mirabolamen, 8120 kg Sackleinwand, 171.170 kg Knochenmehl, 16.545 kg Gummilack; aus Suez 1836 kg Sennesblätter; aus Port Said 26.951 kg Kaffee, 931 kg Cigarren. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 81.703 fl. ö. W.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat die Commissärs-Adjuncten Camillo Zamazal und Jacob Ritter von Mikuli zu Commissären der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zu Theil IV, Heft 2, des Gütertarifes.

Der in Nr. 139 vom 5. December 1893 dieses Blattes auf Seite 2231 publicirte Nachtrag I zu Theil IV, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes gelangt nicht mit 1. Jänner 1894, sondern erst mit 1. Februar 1894 zur Einführung und bleiben die Frachtsätze des provisorischen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Holz zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 20. Mai 1888 nebst Nachträgen bis zu dem angegebenen Zeitpunkte in Wirksamkeit.

Wien, am 22. December 1893. [1099]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

(Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr), Theil V, Heft 1.

Tarif-Berichtigung.

In dem am 1. December 1893 zur Ausgabe gelangten Tarif Theil V, Heft 1, für den Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehr ist auf Seite 4, Punkt 3, der Absatz 5, in nachstehender Weise abzuändern:

„Bei Berechnung der Schleppbahn-Gebühren sind die entfallenden Beträge auf Zehntelmark, bezw. auf ganze Heller aufzurunden."

Wien, am 21. December 1893. [1100]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Unterkrainer Bahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Mitterdorf.

Die bisherige deutsche Bezeichnung der in der Strecke Laibach—Gottschee der Unterkrainer Bahnen gelegenen Haltestelle „Mitterdorf" wird vom 1. Jänner 1894 an in „Mitterdorf bei Gottschee" abgeändert.

Wien, am 27. November 1893. [1101]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Berichtigung des vom 1. November 1893 giltigen Nachtrages III zum Hefte III.

In dem vom 1. November 1893 giltigen Nachtrage III zu Heft III des Tarifes vom 1. Mai 1893 ist auf Seite 13 der Schnittfrachtsatz der Station Oderberg im Ausnahmetarife Nr. 2, Abtheilung b (Frachtgüter aller Art), von Frcs. 4685 auf Frcs. 4·85 zu berichtigen.

Wien, am 22. December 1893. [1102]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Aufhebung von Frachtsätzen und Druckfehler-Berichtigungen.

Die im Tarife vom 1. November 1893 für den in der Ueberschrift bezeichneten Verkehr auf Seite 182 enthaltenen Frachtsätze rücksichtlich sämmtlicher Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen treten am 15. Februar 1894 ohne Ersatz ausser Kraft.

Ausserdem sind in dem bezeichneten Tarife noch folgende Druckfehler zu berichtigen:

a) Auf Seite 175 betragen die Frachtsätze für Güter aller Art bei Aufgabe zu 10.000 kg. rücksichtlich der Stationen Frankfurt a. M. Staatsbahnhof und Frankfurt a. M. Hafen richtig 7·99 statt 8 00 Francs;
b) Auf Seite 176 ist im Kopfe bei Frachtgüter aller Art unter Abtheilung A statt 10.000 kg. richtig 5000 kg. unter Abtheilung B statt 5000 kg. richtig 10.000 kg. zu setzen;
c) Auf Seite 181 ist bei der Station Ludwigburg im Ausnahmetarife für Frachtgüter aller Art der Frachtsatz für Sendungen von 5000 kg. von 9·21 auf 9·31 Francs zu berichtigen;
d) Auf Seite 181 und 196 ist der Stationsname Schweinfurt in Schweinfurt Stadt abzuändern;
e) Auf Seite 192 sind die Kilometeransätze bei Höchst Nass.- oder Taunusbahnhof (Staatsbahnhof) von 1397 auf 1396 richtigzustellen;
f) Auf Seite 197 betragen die kilometrischen Distanzen bei Wiesbaden (Rhein- und Taunusbahhof, Staatsbahnhof) richtig 1429 statt 1430.

Wien, am 23. December 1893. [1103]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Offert-Ausschreibung

für

diverse Hochbauherstellungen in der Station Arnoldstein.

In der Station Arnoldstein soll das bestehende Aufnahmsgebäude vergrössert und diverse andere Hochbau-Objecte neu ausgeführt werden.

Die Ausführung dieser Arbeiten wird im Offertwege vergeben werden.

Die Bausumme beträgt ca. 31.500 fl.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formularien hiefür, die Bedingnisse, die Preisliste, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne sind bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach (Bahnerhaltungs-Inspectorat) in den Amtsstunden einzusehen und können daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformularien behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Hochbauherstellungen in der Station Arnoldstein" **längstens am 12. Jänner 1894, 12 Uhr Mittags** bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres An-

botes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach behält sich übrigens das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelaufenen ordnungsmässig verfassten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Angebote zurückzuweisen.

Villach, im December 1893.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

In der am 18. November 1893 in Teplitz stattgefundenen siebenten ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft wurden die mittelst Kundmachung vom 12. October 1893 in statutenmässiger Weise verlautbarten Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Neugestaltung der Capitalsverhältnisse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und die diesfalls nothwendige Statutenänderung mit Stimmeneinhelligkeit zum Beschluss erhoben und der Verwaltungsrath ermächtigt, alle zur Durchführung dieses Beschlusses erforderlichen Schritte einzuleiten und durchzuführen.

Dieser Generalversammlungs-Beschluss, beziehungsweise die durch denselben nothwendig gewordene Aenderung des § 7 der Gesellschaftsstatuten wurde von dem hohen k. k. Ministerium des Innern im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien laut Erlass ddto. Wien, den 7. December 1893, Z. 29.191 genehmigt.

In Vollziehung des Eingangs bezeichneten Generalversammlungs-Beschlusses laden wir

a) die Inhaber der noch im Umlauf befindlichen 26.150 Actien ein, diese Actien (ohne Couponbogen) zum Zwecke der Abstempelung auf den Nominalbetrag von 500 fl. ö. W. einer der beiden am Schlusse dieser Kundmachung namhaft gemachten Zahlstellen mittelst dreifachen, die Nummern der abzustempelnden Actien in arithmetischer Reihenfolge enthaltenden Verzeichnisse vorzulegen. — Das eine Verzeichniss wird — wenn die Abstempelung nicht sofort vorgenommen werden könnte — dem Actieninhaber mit der Empfangsbestätigung über die zur Abstempelung vorgelegten Actien ausgehändigt und ist bei Empfangnahme der abgestempelten Actien wieder zurückzustellen.

b) Weiters laden wir die Inhaber der für die bereits ausgelosten und mit 300 fl. ö. W. zurückgezahlten 1999 Stück Actien ausgegenen Genussscheine ein, die nach dem Generalversammlungs-Beschlusse I, lit. b auf die Genussscheine zu leistende Nachzahlung von je 200 fl. ö. W. gegen Vorlage der Genussscheine mittelst eines die Nummern dieser Genussscheine in arithmetischer Reihenfolge enthaltenden, dreifach ausgefertigten Verzeichnisses in Empfang zu nehmen.

Die auf die Genussscheine geleistete Nachzahlung von je 200 fl. ö. W. wird mittelst Abstempelung auf den Genussscheinen ersichtlich gemacht werden. — Im Falle die Auszahlung des vorbezeichneten Betrages und die Abstempelung der Genussscheine von der Zahlstelle nicht sofort geleistet werden könnte, wird von der letzteren ein Exemplar des Verzeichnisses mit der Empfangsbestätigung über die erlegten Genussscheine versehen, den Herren Einlegern ausgehändigt, und ist bei Empfangnahme des Betrages und der abgestempelten Genussscheine der Zahlstelle wieder zurückzugeben.

Endlich laden wir

c) diejenigen Herren Actionäre, welche von dem in der Generalversammlung vom 18. November 1893 eingeräumten Rechte „auf drei Stück der in den Händen habenden Actien oder Genussscheine ein Stück der auszugebenden Actien beziehen zu können“,

Gebrauch machen wollen, ein, diese Actien (ohne Couponbogen) oder die Genussscheine innerhalb des Präclusiv-Termins vom 27. December 1893 bis 31. Januar 1894 mittelst dreifachen, die Nummern der Actien oder Genussscheine in arithmetischer Reihenfolge enthaltenen Verzeichnisse bei einer der beiden am Schlusse dieser Kundmachung genannten Zahlstellen zu überreichen und bei Ueberreichung der Verzeichnisse auch den Betrag von 500 fl. ö. W. für je eine zu beziehende Actie, ferner die 5percentigen Zinsen vom 1. Januar 1893 bis zum Tage des Erlages des für jede zu beziehende Actie entfallenden Betrages per 500 fl. ö. W. baar einzuzahlen. — Das eine Exemplar des Verzeichnisses wird dem Ueberreicher mit der Empfangsbestätigung über die eingereichten Actien oder Genussscheine versehen, zurückgestellt und ist seinerzeit bei Empfangnahme der vorgelegten Actien und Genussscheine und der auf Grund derselben auszufolgenden, mit dem Stempel des ausgeübten Bezugsrechtes versehenen Actien, welche mit dem Dividenden-Coupon Nr. 36 für das Jahr 1893 zahlbar am 1. Juli 1894 versehen sind, der betreffenden Zahlstelle wieder auszuhändigen.

Es wird ganz besonders darauf aufmerksam gemacht, dass die Einreichung von ein oder zwei Actien, ferner jene Actien, welche eine durch drei theilbare Anzahl überschreiten, endlich Actien, welche erst nach Ablauf des Präclusiv-Termines zum Bezugsrechte angemeldet werden, nicht berücksichtigt werden können.

Als Abstempelungs-, beziehungsweise Zahlstellen werden dienen:

Für das **Ausland** in **Leipzig**: Die Allgemeine Deutsche Credit-Anstalt;

für das **Inland** in **Teplitz**: Die Hauptcassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Dieselben Stellen sind auch bezüglich der Ausübung des Bezugsrechtes der Actien, mit der Ausgabe der Actien und der Empfangnahme der hiefür zu leistenden Einzahlungen betraut.

Teplitz, am 22. December 1893.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Mühlkreisbahn.

Bei der Mühlkreisbahn dürften im Laufe des Jahres 1894 nachstehende Stellen zur Besetzung gelangen:

1 Bahnerhaltungsbeamter, Bezüge 900 fl. Gehalt nebst Diäten bei Fahrten auf die Strecke.

2 Stationsbeamte, Bezüge 600 fl. Gehalt nebst Naturalquartier.

1 Stationsbeamter, Bezüge 600 fl.

1 Controlsbeamter, Bezüge 900 fl. Gehalt nebst Diäten bei Fahrten auf die Strecke.

Unterofficiere, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872 anspruchsberechtigt sind und die erforderlichen Eignungen für diese Dienstposten besitzen, wollen ihre entsprechend belegten Gesuche behufs Vormerkung bis Ende Jänner 1894 bei der Betriebsleitung der Mühlkreisbahn in Urfahr, Kaarstrasse 18, einbringen.

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**

B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**

Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner

k. k. priv. Cementfabrik (378)

Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2777	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Rübenschnitte	Bisenz-Pisek	Entschowitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	16·1 kr.	12·6 kr.	3·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
2778	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		a) Chamottesteine, Chamotteziegel, feuerfester Thon (nur lose oder in Säcken verpackt) und feuerfeste Ziegel b) Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottespeise, cylindrische Gasretorten aus Chamotte, dann Chamotterohre und Chamottemuffeln	Halbstadt St.E.G. loco	Znaim St.E.G. Triebitz St.E.G Grussbach-Schönau St.E.G.	Ad a) Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen Ad b) Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Anfrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Ad a) und b) Kreuzer 60·5 32·5 60·5	51·0 26·0 51·0	9·5 6·5 9·5	Im Kartirungswege		
2779	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (excl. Rohzucker)	Segen-Gottes	Wien (St.E.G. od. K.F.N.B.) Wien Lagerhaus Wien Freilager am Schüttl Marchegg St.E.G.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	kr. 64·4 66·9 66·9 64·4	Verschieden	Im Kartirungswege		
2780	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—13 der Güter-Classification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Hainburg Deutsch-Altenburg oder vice versa	Wien St.E.G.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Kreuzer 30·4 29·6	25·6 25·6	4·8 4·0	Im Kartirungswege		
2781	**St.E.G.**		Die im Verordnungs-Blatt Nr. 149 vom 29. December 1892, enb Pos. 2410, 2411 und 2412 für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn) und Roggen (Korn) ale Frachtgut, dann die snb Post 2413 für Mahlprodncte und Mehl aus Getreide nud Hülsenfrüchten als Frachtgut publicirten, bis Ende December 1893 giltigen Frachtbegünetigungen werden, nachdem znr Durchführung der für diese Transporte pro 1894 in Aussicht genommenen Massnahmen noch Vorbereitungen zu treffen sind, unter Aufrechthaltung sämmtlicher Bedingungen und Modalitäten bis Ende Februar 1894 prolongirt. Die Vorlage der Documente über die in den Monaten Jänner und Februar 1894 znr Expedition gelangenden Transporte hat bis Ende Mai 1894 zu erfolgen.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bemerkungen	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				
2782	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	M a l z	Morva-Szt. János	Wien St.E.G. transit (mit der Bestimmung nach Süddeutschland und der Schweiz)	Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen der Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen und Süddeutsch.-Oesterr.-Ungar. Verbandstarife	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif	35 Kreuzer	40 Pfennige, resp. 49 Centimes	Im Rückvergütungswege	Anf den Namen des Aufgebers lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis 31. März 1895 vorzulegen sind		
2783	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Maschinen, Maschinentheile und Dampfkessel	Prag St.E.G.	Diversen Stationen	Anf- und Abladen mit Benützung des Hebekrahns	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif, Theil I	Krahngebühr in Prag in Kreuzern pro 100 kg: 2·—	1·—	1·—	Im Kartirungswege			
				oder vice versa											
2784	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zucker aller Art	Schönpriesen loco	Schönpriesen Umschlag	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen für den Elbenmeschlagsverkehr	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Elbenmeschlagstarif	Pfennige: 11·—	9·—	2·—	Im Kartirungswege			
				oder vice versa											
2785	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle	Trifail und Sagor	G ö r z	**Auflieferung von mindestens 10000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarife	64 Heller	60 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
2786	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holzpapierstoff der Pos. H — 29 Abfallwasser von der Cellulose-Fabrikation Pos. A — 2 des Tarifes Theil I	Zwischenwässern	S a l l o c h	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Anf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehl kein directer Frachtsatz	18 Heller	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege			

Fortlaufende Nr.	2787	2788	2789	2790
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	Kgl. nngar. Staatseisenbahnen Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. nngar. Staatseisenbahnen Westnngar. Localbahnen	Kgl. nngar. Staatseisenbahnen K. n. k. Bosna-Bahn	Kgl. nngar. Staatseisenbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Leinenwaaren (excl. Wäsche nnd Kleider), anch Packleinen (robe Sackleinwand, Sackdrillich, Sackzwilch, Rupfen), anch verpackt, dann Militärwäsche, anch Militärkleider ans Drillich oder Zwilch, sowie Militär-Brodsäcke, nnverpackt oder in beliebiger Verpacknng	Afrikanisches Pflanzenbaar (Crin d'Afriqne)	Frachtgüter aller Art	Feiner Zwieback
für die Transportstrecke: von	Poprád-Felka	Triest S.B.	Dolnjs-Tuzla / Sarajevo	Győr
nach	Triest S.B.	Pozsony / Pozsony-Ujvaros nnd Pozsony-Fiók-pályaudvar	Triest S.B. nnd vice versa	Triest S.B.
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	a) Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten. b) nnd c) Bei Frachtzahlnng für mindestens b) 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief c) das Ladegewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen nnd Frachtbrief	Bei Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Wagen nnd Frachtbrief	a) Bei Anfgahe in beliebigen Qnantitäten b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) Bei Fracbtzablnng für mindestens 10000 kg pro Fracbtbrief und Wagen ad c) Rücksichtlich der Strecken der k. und k. Bosna-Bahn pro Fracbtbrief	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen nnd Fracbtbrief / Bei Aufgabe beliebiger Quantitäten Unter Einhaltnng der Bestimmungen des nebenhezogenen Verbandstarifes. Die bezüglichen Sendongen müssen per mare znm Exporte gelangen
	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstens bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife, bezw. Ungar.-Adriat. Verbandstarif, Theil II, Heft 2	Ungar.-Adriat. Verbandstarife (Theil II, Heft 2)	Localtarife der betheiligten Verwaltnngen	Ungarisch-Adriatischer Verbandstarif, Theil II, Heft 2
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	kr. ö. W. incl. Mgb. nnd nngar. Transportsteuer: 190 / 190	Directe Frachtsätze bestehen nicht	270 / 279 kr. ö. W. incl. Mgb. und nngar. Transportsteuer
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	a) 360·6 b) 335·0 c) 313·0 } kr. ö. W. pro 100 kg incl. Mgb. und nngar. Transportsteuer	kr. ö. W. incl. Mgb. nnd nngar. Transportsteuer: 159 / 156	a) — b) 440 c) — / a) 472 b) 422 c) 392 Heller incl. Mgb. nnd nngar. Transportsteuer	172 / 194 kr. ö. W. incl. Mgb. nnd ungar. Transportsteuer
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Fracbtsatze	Verschieden	kr. ö. W.: 31 / 34	Verschieden	98 / 85 kr. ö. W.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				Gegen anf schliessende Firma als Anfgeberin lantende Dnplicat-Frachtbriefe, hezw. Anfnahmescheine, nnd die den Export per mare nachweisenden Schiffsconnossements, welche Docnmente, längstens drei Monate nach Ablanf der Begünstignngsdauer in Vorlage gehracht werden müssen
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nr.	2791	2792	2793
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: von der und im Namen der	Am Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest nnd Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export aus Ungarn betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Kalisalz znm Düngen; Pottasche nnd krystallisirte Soda	Mehl	Zuckerrüben, Rübenschnitte nnd Saturationsschlamm
für die Transportstrecke: von	Győr (Raab) (über Triest seewärts)	Velencze	Münchendorf; Bruck a/L.; Rohrau; Pachfurth; und vice versa
für die Transportstrecke: nach	Constantinopel, Dedeagatsch nnd Salonik	Trieet	Vnlka-Pordány
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	a) Bei Antgabe in Quantitäten nnter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, c) bei Frachtzahlung für mindeetens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	1. Die Frachtzahlnng hat mindestens für 10000 kg pro Wagen nnd Frachtbrief zu erfolgen. 2. Die bezüglichen Mehlsendnngen müssen nach der in Triest allenfalls erfolgenden Umpacknng in Fässer, von dort nach a) Brasilien oder b) England verschifft werden. 3. Die Verschiffnng mnss innerhalb 3 Monate nach Einlangen der Sendnngen in Trieet erfolgen. 4. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die factische Verschiffnng der Mehlsendnngen nach a) Brasilien oder b) England auch bezüglich der Identität im eigenen Wirknngskreise zn controliren nnd die ihr znm Zwecke der Controle erforderlich scheinenden Verfügnngen zn treffen	Frachtzahlung pro Frachtbrief für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- nnd Abladen haben die Parteien zu besorgen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, anf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Levantetarifes über Triest nnd Finme (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. Jänner 1892 für den Export ans Ungarn	Ermässigter Kartirnngssatz ans dem „Anhang“ des S.B.-Localtarifes	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	180 h inclusive Manipulationsgebühr und ungar. Steuer	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	a) 1·61 b) 1·47 c) 1·23 Gulden österr. Währ. Gold | a) 2·12 b) 1·85 c) 1·35	a) 126 h b) 132 h inclnsive Manipulationsgebühr nnd ungar. Stener	21·3 | 21·8 | 18·7 | 10·0 kr. ö. W.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden	a) 54 h b) 48 h	
Art der Durchführung	Im Kartirnngswege	Im Rückvergütnngswege	Im Kartirnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Docnmente geschehen muss		Gegen anf schliessende Mühlen-Firma als Anfgeberin lantende Anfnahmsscheine, bezw. Dnplicat-Frachtbriefe und die Original-Bahnfrachtbriefe, sowie der vom k. k. Hafen- nnd Seecapitanate, bezw. k. k. Hanptzollamte in Triest ansgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach a) Brasilien oder b) England, welche Documente längstens drei Monate nach Ablanf der Begünstignngsdaner in Vorlage gebracht werden müssen	
Besondere Bemerkungen			

Südbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwellen und Fassdauben

Barcs (s. die speciellen Bedingungen bezüglich der Provenienz).
Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind solche Sendungen nach der Schweiz, Bayern, Süddeutschland, Frankreich, Wien und Peri, welche von Jassenovač, Brod, Bosna-Brod, Samač, Gunja-Brčka und Mitrowitz stammen, ferner Sendungen nach Bayern und Wien, welche von Esseg proveniren

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss bezieht		
	von der / und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit		Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg
			von	nach			Bezeichnung		Zugestandener Frachtsatz / Nachlass vom bestehenden Frachtsatze
			Passau	Mittersendling und Penzberg			Localtarife	Verschieden	80 kr. ö. W. N. pro 100 kg incl. 5% ung. Stener u. incl. Anfladegebühr
				Markl					
				Lichtenfels und Meiningen					
				Landshut					
				Freising					
				Röthenbach bei Lindau					
				Kempten					
				Kulmbach und Probstzella					
				Bruckmühl, Hausham, Holzkirchen, Kirchseeon, Miesbach und Rosenheim					
				Donauwörth und Nördlingen					
				Freilassing, Teisendorf u. Traunstein					
				Folgenden Stationen der kgl. Bayer. Staats-Eisenbahnen***) Augsburg, Dachau, Günzach, München C.B., München O.B., München S.B. und Neuulm				
			Peri**)				Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887	Francs 23·64 pro Tonne = 1000 kg	Francs 20·64 pro Tonne = 1000 kg
			Wien (Mazleinsdorf)*)				Ausnahmetarif für Holz von Südbahnstationen nach Wien (Matzleinsdorf) vom 1. April 1892	Verschieden	55·25 kr. ö. W. N. pro 100 kg incl. 5% ungar. Steuer und incl. Anf- und Abladegebühr

Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 20000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer.
Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen, bezw. Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser, oder ab Station der Barcs-Pakraczer Bahn per Bahn in Barcs einlangen.

*) Der nebenstehende Frachtsatz für Wien findet auf Holztransporte nach der Schweiz und Bayern sowie darüber hinaus nicht Anwendung.

**) Der Frachtsatz für Peri gelangt nur für Sendungen zur Anwendung, welche nach westlich der Linie Padua—Bologna—Spezia gelegenen Stationen bestimmt sind.

***) Die Nachlässe für Sendungen nach Stationen der kgl. Bayer. Staats-Eisenbahnen beziehen sich auf die Frachtsätze der Abtheilungen b) und c) des betr. directen Tarifes, und werden die nebenstehend unter a) angeführten Nachlässe nur für per Schiff via Draueck nach Barcs gelangte Sendungen, die unter b) angeführten Nachlässe für von westlich Draneck und von Stationen der Barcs-Pakraczer Bahn nach Barcs gelangte Sendungen gewährt

Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894

Verschieden	Mk. pro 100 kg a)	Mk. pro 100 kg b)	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887	Ausnahmetarif für Holz von Südbahnstationen nach Wien (Matzleinsdorf) vom 1. April 1892
Verschieden	0·64	0·29	Francs 3·— pro Tonne = 1000 kg	Verschieden
	0·45	0·35		
	0·61	0·52		
	0·51	0·51		
	0·58	0·48		
	0·60	0·38		
	0·54	0·36		
	0·58	0·58		
	0·38	0·30		
	0·64	0·52		
	0·64	0·36		
	0·64	0·39		

Im Rückvergütungswege

Art der Durchführung

Gegen auf schliessende Firma als Anfgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, bezw. der Bahnfrachtbriefe ab Stationen der Barcs-Pakraczer Bahn nach Barcs, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Soweit die Begünstigung ab Barcs nach Wien transit Anwendung findet, werden bei Benützung directer Auslandstarife die sich bei Reexpedition in Wien jeweilig ergebenden Gesammtfrachtsätze auch dann gewährt, wenn bahnämtlich die Instradirung nicht über Wien, sondern über eine andere Route erfolgt

Besondere Bemerkungen

| Fortlaufende Nr. | | |

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2795	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Steine und Steinhauerwaaren der Pos. S—59 des Tarifes, Theil I	Triest	Budapest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, giltig vom 25. Mai 1891	98	89	9	Im Kartirungswege		
				Triest	Budapest-dunap. t. p. u.				104	97	7			
					Budapest-Józsefváros				104	97	7			
					Budapest-Lipótváros				109	102	7			
					Budapest-Kelenföld loco				100	91	9			
					Budapest-nyugot p. u.				109	102	7			
					O-Buda-Filatorigat				104	95	9			
					Kőbánya also p. u.				104	97	7			
					„ felső p. u.				104	97	7			
									kr. incl. ungar. Steuer		kr.			
2896	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Holz laut (Reformtarif) Theil I, in Classe C, bezw. Specialtarif 2, eingereihtes	Csácza	Triest S.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	124·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Igló-Lőcse						145·5				
				Káposztafalu						147·5				
				Krompach						140·8				
				Liptó-Szt.-Miklós						140·0				
				Liptó-Ujvár						142·0				
				Lucsivna						147·8				
				Margitfalu						138·9				
				Márkusfalva						144·1				
				Orló						145·9				
				Poprád-Felka						147·8				
				Rozsahely						136·0				
				Szepes-Olaszi-Váralya						141·9				
				Hétfárs						142·4				
				Zsolna				Ungar.-Adriatischer Verbandstarif, Theil II, Heft 2	132·0	128·0	4·0			
									kr. ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer		kr. ö. W.			
2797	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Güter aller Art	Triest S.B.	Zimony transit oder Mitrovicz (Savenfer) transit für Sendungen, welche von Zimony, bezw. Mitrovicz per Schiff nach einer serbischen Schiffsstation oder nach Pancsova befördert werden oder von diesen Stationen per Schiff anlangen und mittelst Bahn nach Triest zur Beförderung gelangen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Ungarisch-Adriatischer Verbandstarif, Theil II, Heft 2	Verschieden	384 Centimes Gold incl. Mgb. und ungarischer Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		Bezüglich der auf Grund dieser Kartirungssätze abgefertigten Transporte sind die im Oesterr.-Ungar.-Serbisch-Bulgar.-Türkischen Verbandstarife enthaltenen Bestimmungen massgebend
				und vice versa										
2798	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen k. und k. Bosnabahn	Ermässigte Eilgüter	Triest S.B.	Sarajevo	Unter Einhaltung der Bestimmungen der Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen, bezw. Ungar.-Adriatischer Verbandstarif, Heft 2	Directer Frachtsatz besteht nicht	1030 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	2799	2800	2801	2802
Die Publication erfolgt: von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und im Namen der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn, kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungsu	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Traubenzucker, Stärkezucker, Traubenzucker - Syrup und Stärkezucker - Syrup	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Rohpetroleum
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Igló-Lőcse / Poprád-Felka	Bateljuicza, Béska, India, Karlócza, Kiszács, Kukujevci-Erdöveg, Martinci, Mitrovicz, Mitrovicz-Szávapart, Ó-Kér, Ó-Pazna, Pétervárad, Putinci, Ruma, Sid, Uj-Pazua, Ujvidék, Vogány, Kun Szt. Márton, Szentes	Töke, Tisza-Füred, Egyek, Csege, Szalok-Taskony	Triest-S. Sabba
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Triest S.B.	Triest S.B.	Triest S.B.	Wien Matzleinsdorf
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Bei Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decsmber 1894	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen, unter Einhaltung der für den Ungarisch-Adriatischen Verbandsverkehr, Specialtarif I, massgebenden Bestimmungen. Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende Decembsr 1894	Frachtzahlnng für mindestsns 10000 kg pro Frachtbrief und verwendetsu vierrädrigen Wagen. Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widsrrnf, längstens absr bis Ende December 1894	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindsstsns 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, rssp. Reservoirwagen. Die zur Beförderung verwendeten Reservoirwagen müssen in den Fahrpark der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft eingestellt sein. Bei Verwendung anderer Reservoirwagen haben die Empfänger die der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft erwachsenden Wagenmiethe-Auslagen (für die Lanf- nnd Zeitmiethe), welche mit dem fixen Betrage von 22 Kronen pro Wagen bemesssn werden, zu ersetzen. Es wird sohin, bei Verwendnng von Ressrvoirwagen, welche nicht in den Fahrpark der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft eingsstellt sind, ausser der nach nebenstehendem Frachtsatze entfallenden Frachtgebühr noch die Gebühr von 22 Kronen pro Wagen zur Einhebung gebracht. Das Auf- und Abladen, resp. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen. Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Bahnvsrwaltungen	Ungarisch-Adriatischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 2, giltig vom 25. Mai 1891	Besteht kein directer Tarif	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	Directe Frachtsätze bsstehen nicht	131, 135, 131, 137, 139, 124, 126, 128, 129, 141, 131, 137, 131, 131, 122, 131, 138, 130, 149, 157		254 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	a) 255·4 b) 195·1 kr. ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transportstsner / a) 262·8 b) 202·5	129, 126, 123, 123, 129, 137, 118, 115, 106, 106, 106, 139, 123, 131, 118, 115, 120, 126, 131, 113, 146, 146	146, 151, 154, 157, 152	150 Hellsr
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden	2, 9, 8, 8, 2, 6, 11, 22, 23, 2, 8, 6, 13, 16, 2, 5, 7, 17, 3, 11		104 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt	von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1		k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen		Eichen-, Rusten- und Escheuklötze, sowie andere Rundhölzer, ausnahmlich jener Holzgattnugen, welche nicht Gegenstand eines betriebsmässigen Einschlages in der mittelenropäischen Forst- und Landwirthschaft sind	via Leoben	Barcs (Wasserprovenienz)	Passau	Frachtzahlung für mindesteus 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen (auch Schutzwagen). Die Sendnngen müssen nach Barcs per Schiff gelangt sein. Das Anfladen der Sendnngeu in die Eisenbahnwagen ohliegt der Partei	Vom 1. Jäuner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber his Ende December 1894, hinsichtlich der Sendnngeu von Sissek nach Würzbnrg und Wernfeld, jedoch nur während offener Schiffahrt auf der Save und der Donau	Localtarife	Verschieden, je nach der Länge der Klötze	71 kr. ö. W. incl. 5% ung. Transportsteuer	Verschieden, je nach der Länge der Klötze	Im Kartiruugswege
2		k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen		Hartes Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdaubeu	via Leoben	Sissek	Passau transit mit der Bestimmnng nach Belgien, ferner nach Würzburg oder Wernfeld	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Seudungen müssen mit directeu nach helgischen Stationen, bezw. nach Würzburg oder Werufeld lautenden Frachtbriefen znr Aufgabe gebracht werden. Das Aufladen ist Sache der Partei		Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	Besteht kein directer Frachtsatz	Besteht kein directer Frachtsatz	
3		Betheiligteu Verwaltnngen		Hartes Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauhen		Sissek	Deu im uebenbezeichneten Tarife enthalteneu Stationen der französischen Ostbahu	Unter Aufrechtbaltnng der in deu neheuhezeichueten directen Tarifen enthaltenen Bestimmnngen. *) Der Nachlass anf die directeu Frachtsätze nach Bnchs transit nnd Bregenz transit gilt unr für nachweislich nach belgischen Statioueu expedirte, bezw. für uach helgischen Stationen adressirte Seudungen		Oesterr.-Ung.-Franz. Verbandstarif, Theil IV, Heft 2, vom 15. November 1890	Verschieden	Verschieden	Frcs. 2.20 pro Tonne = 1000 kg	Im Rückvergütnugswege: Gegen auf schliesseude Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstignngsdaner in Vorlage gebracht werden müssen
4		Betheiligteu Verwaltnngen		Hartes Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauhen		Sissek	Bnchs transit und Bregenz transit für den Verkehr nach Belgien *)		Oesterr.-Ung.-Schweiz. Verbandstarif, Theil IV, Heft 2, vom 1. März 1890 (Frachtsatz der Serie III)	279 Centimes	257 Centimes	22 Centimes			

Fortlaufende Nr.	2804	2805
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Getreide aller Art	Mineralische Kohle und Coaks
für die Transportstrecke von	Stationen der Strecken: Barcs—Légrád und Kanizsa—Csakathurn; ferner von Barcs trs. für Provenienzen von Stationen der Barcs-Pakraczer Bahn und von Stationen der Strecken Barcs—Üszög—Villány—Eszekalváros incl.; dann von Zákány tre. für Provenienzen von Stationen der Strecken Zákány—Dombovár—Szt. Lörincz (excl.), sowie von Stationen der Localbahn Somogyszohb—Barcs	Sämmtlichen Grnben nnd Coaksanstalten des Ostran-Karwiner Revieres, dann von Hruschen
für die Transportstrecke nach	Triest S.B.	Görz
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**a) Bei Auflieferung von mindestens 15.000 Tonnen ab den auf dem Gebiete der ung. Krone (excl. Fiume) gelegenen Stationen an Einen Empfänger innerhalb der Begünstigungsdauer.** **b) für das 15.000 Tonnen übersteigende Plusquantum.** Sendnngen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein nnd daselbst verarbeitet werden. Frachtzablung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	**Nachweisung eines Minimalquantums von 1500 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestene für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Einrechnnng eines gebührenfreien Gntgewichtes von 2½ pCt. Im Uebrigen gelten die Bestimmnngen des Ansnahme-Tarifes im Mähr.-Schlesich-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien, giltig vom 1. Juni 1893
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife, hezw. Tarif für den ungar.-adriatischen Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 2, giltig vom 25. Mai 1891	Nebiger Tarif
Frachtsatz per 100 kg		251 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz		178 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	ad a) 4 Heller ad b) 8 „	ad a) 6 Heller ad b) 10 „
Art der Durchführung	Im Rückvergütnngswege	a) Im Rückvergütnngswege b) Im Kartirnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen anf schliessende Firma als Empfängerin lantende Original-Frachtbriefe, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablanf der Begünstignngsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	a) Gegen anf schliessende Firma als Anfgeberin lantende Dnplicat-Frachtbriefe, welche Docnmente längetens zwei Monate nach Ablanf der Begünstignngsdaner in Vorlage gebracht werden müssen. h) Falls von einem Versender eine Caution von ö. W. fl. 6000 bei der K.F.N. oder Südhahn erlegt wird, nnd sich derselbe einverstanden erklärt, dass bei nicht erreichtem Minimalqnantnm von dieser Caution die Differenz zwischen*
Besondere Bemerkungen		

*) den officiellen und den ermässigten Frachtsätzen zu Gunsten der betheiligten Bahnen für das factisch expedirte Quantum gedeckt wird, so werden für den elben die zngestandenen ermässigten Frachtsätze gleich im Kartirungswege berechnet. Von dem Erlegen der Caution sind die auf dessen Namen als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe behufs Constatirung des von ihm innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses expedirten Quantums längstens bis Ende Februar 1895 an die betreffende Bahnverwaltung einzuschicken

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2806	Südbahn-Gesellschaft		Rohtabak	Budapest S.B.	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directe nach Genua P. C. (transit) lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italien. Güterverkehr	in Francs pro Tonne = 1000 kg: 48·07	28·04	20·03	Kartirung		
2807	Südbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z—1 des Tarifes Theil I	Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik)	Wien (Matzleinsdorf) trs.	Einhaltung der Bestimmungen des Gebührentarifes der k. k. Donau-Uferbahn vom 1. Jänner 1887, respective des Nachtrages I vom 1. Jänner 1888. Sendungen müssen nach Südbahnstationen, welche mindestens 175 km von Wien entfernt sind, zur Expedition gelangen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Gebührentarif der k. k. Donau-Uferbahn	10 Heller	7 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2808	Südbahn-Gesellschaft		Holz, als: Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwellen und Fassdauben	Stationen der Strecke Bozen—Ala	In südlicher Richtung nach Stationen der Strecke Branzoll—Peri transit behufs Reexpedition nach Italien	Sendungen müssen in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gelangen. Der Frachtbrief, welcher die Sendung von einer der vorgenannten Aufgabestationen bis zur Reexpeditionsstation begleitet, ist mit dem Vermerk zu versehen: „Zur Reexpedition in . . . . . .“ Das Auf- und Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen, was seitens der Bahnorgane auf den Frachtdocumenten zu bestätigen ist. Falls diese Verrichtungen durch Bahnorgane erfolgen sollten, gelangt für jede derselben eine Gebühr von 4 Hellern pro 100 kg zur Berechnung	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif, resp. Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887	Variabel	Ausnahmetarif IX des Localtarifes der Südbahn, plus einem Zuschlage von 4 Hellern pro 100 kg bis zur Reexpeditionsstation, und von der Reexpeditionsstation die für Localaufgaben laut Ausnahmetarif 3 a entfallenden Frachtsätze des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende, mit der nebigen Reexpeditionsclausel versehene Original-Frachtbriefe bis zur Reexpeditionsstation und die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden und die Reexpedition nachweisenden Duplicat-Frachtbriefe über gleiche Quantitäten bis zur definitiven italienischen Bestimmungsstation, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2809	Südbahn-Gesellschaft	K. ungar. Staatseisenbahnen	Mineralschmieröl	Triest Südbahn	Budapest S.B. und Kelenföld transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, giltig vom 25. Mai 1891	131	121	10	Im Kartirungswege		
					Budapest-Kelenföld loco				—	—	—			
					Budapest: Dunapart				134	124	10			
					Budapest: Josefstadt				140	130	10			
					Budapest: Franzstadt				140	130	10			
					Budapest: Steinbruch				—	130	—			
					Budapest: Altofen-Filatoridamm				140	130	10			
					Budapest: Westbahnhof				140	130	10			
					Budapest: Leopoldstadt				145	135	10			
									145	135	10			
									Kreuzer incl. ung. Transportsteuer					

Fortlaufende Nr.	2810	2811	2812	2813
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
	Betheiligten Verwaltungen	Oesterr. Nordwestbahn		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Niederschlesische Kohle und Coaks	Niederschlesischer Coaks	Holzstoff und Holzzellstoff in nassem Zustande	Brennholz
für die Transportstrecke von	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1892	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1892	Chodau	Ustron
für die Transportstrecke nach	Kladno	Zditz transit (für Königshof)	Prag (Sandthor)	Wien (Nordbhf.) Floridsdorf-Donaufeld Zellerndorf Haugsdorf Grussbach-Schönau Laa
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	**Auflieferung eines Minimalquantums von 10000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	**Auflieferung eines Minimalquantums von 10000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	1. **Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 t (à 1000 kg.)** 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Erfüllung der übrigen für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Directer Tarif vom 1. November 1892	Directer Tarif vom 1. November 1892	Localgütertarif, Theil II. vom 1. Juni 1887, nebst Nachträgen I—V	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	Verschieden	34·5 kr. ö. W.	45·9 kr. 45·5 46·0 45·3 42·7 43·3
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz			29·0 kr. ö. W.	40·4 kr. 40·4 40·5 40·5 40·5 40·5
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	8·4 kr.	8·4 kr.	5·5 kr. ö. W.	5·5 kr. 5·1 5·5 4·8 2·2 2·8
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, hahnämtlich heglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1895 vorzulegen	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, hahnämtlich heglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1895 vorzulegen	Bahnseitig heglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1895	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Anfgabsstation heglanbigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ahlanf des Zngeständnisses
Besondere Bemerkungen	Die Sendungen müssen directe auf die Werkshahn in Kladno übergehen. Die Einfahrtsgehöhr in Kladno von 1·6 kr. per 100 kg wird separat berechnet		Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung	

Fortlaufende Nr.	2814	2815	2816
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Schwefel, rohen, bei Auflieferung in jeder Menge und einer Verfrachtungsdistanz von mindestens 8 km auf den begünstigten Strecken, dann Schwefel- und Salzsäure, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und einer Beförderungsdistanz von über 150 km auf den begünstigten Strecken	Schiefer	Kartoffeln
für die Transportstrecke: von	Hruschau und Petrowitz	Eckersdorf	Granica transito (für Sendungen von der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowa'er Eisenbahn)
für die Transportstrecke: nach	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exclusive der Localbahnstrecken)	Troppau	Oswięcim, Jawiszowice, Dziedzitz, Chybi, Pruchna, Petrowitz, Bielitz, Saybusch-Zabłocie, Lobnitz, Ernsdorf, Grodzietz, Pogorsch, Skotschau, Golleschau, Seibersdorf, Oderberg, Hruschau, M.-Ostrau, Schönbrunn, Troppau, Hnojnik
und gilt in der Zeit bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen rohen Schwefels, welche nach über die Nordbahnlinien binaus gelegenen galizischen Stationen bestimmt sind, mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Localtarife	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz per 100 kg		11·9 kr.	14·9 kr. Oswięcim 17·1 „ Jawiszowice 18·9 „ Dziedzitz 21·3 „ Chybi 22·7 „ Pruchna 24·6 „ Petrowitz 20·7 „ Bielitz 24·0 „ Saybusch-Zabłocie 21·9 „ Lobnitz 22·4 „ Ernsdorf 23·1 „ Grodzietz 23·7 „ Pogorsch 24·3 „ Skotschau 25·1 „ Golleschau 23·7 „ Seibersdorf 26·4 „ Oderberg 27·3 „ Hruschau 27·5 „ M.-Ostrau 28·2 „ Schönbrunn 31·6 „ Troppau 28·0 „ Hnojnik
Zugestandener Frachtsatz: per 100 kg	Für jedes weitere Kilometer: Von 1—40 km . . . . 0·42 kr.; „ 41—80 „ . . . . 0·35 „; „ 81—225 „ . . . . 0·30 „; „ 226—300 „ . . . . 0·26 „; Ueber 300 „ . . . . 0·20 „ — pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg	10 kr.	7·3 kr. Oswięcim 13·4 „ Jawiszowice 9·6 „ Dziedzitz 17·0 „ Chybi 19·3 „ Pruchna 22·7 „ Petrowitz 16·2 „ Bielitz 21·4 „ Saybusch-Zabłocie 18·0 „ Lobnitz 19·1 „ Ernsdorf 20·1 „ Grodzietz 20·9 „ Pogorsch 21·9 „ Skotschau 23·5 „ Golleschau 20·9 „ Seibersdorf 17·8 „ Oderberg 23·4 „ Hruschau 23·6 „ M.-Ostrau 24·9 „ Schönbrunn 27·2 „ Troppau 26·4 „ Hnojnik
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		1·9 kr.	7·6 kr. Oswięcim 3·7 „ Jawiszowice 9·3 „ Dziedzitz 4·3 „ Chybi 3·4 „ Pruchna 1·9 „ Petrowitz 4·5 „ Bielitz 2·6 „ Saybusch-Zabłocie 3·9 „ Lobnitz 3·3 „ Ernsdorf 3·0 „ Grodzietz 2·8 „ Pogorsch 2·4 „ Skotschau 1·6 „ Golleschau 2·8 „ Seibersdorf 3·6 „ Oderberg 3·9 „ Hruschau 3·9 „ M.-Ostrau 3·3 „ Schönbrunn 4·4 „ Troppau 1·6 „ Hnojnik
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses		Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen	Die Begünstigung hat für Sendungen nach ungarischen Stationen keine Giltigkeit		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Für die Transportstrecke: von	Für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2817	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	1. Chlorkalk bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Petrowitz	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (mit der Bestimmung für die Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Hilm-Kematen und Ulmerfeld	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 80·6	kr. 67·6	kr. 13·0	Im Kartirungswege		
			2. Soda, Chlorkalk, Schwefelsäure und Salzsäure bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Friedek-Mistek				34·6	28·6	6·0			
					Friedland				42·6	32·6	10·0			
			bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Friedek-Mistek				32·7	26·7	6·0			
					Friedland				37·5	29·8	7·7			
2818	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	1. Chlorkalk bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Huschan	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (für Hilm-Kematen und Ulmerfeld)	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 75·5	kr. 63·0	kr. 12·5	Im Kartirungswege		
			a) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Friedek-Mistek				28·9	22·9	6·0			
					Friedland				36·9	26·8	10·1			
			2. Soda, Chlorkalk, Schwefelsäure und Salzsäure b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen		Friedek-Mistek				28·2	22·2	6·0			
					Friedland				35·3	25·3	10·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2819	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Getreide-, Roggen- und Weizenkleie, Malz und Malzkeime, Oelkuchen und Rübensamen	Rohatetz	Strasenitz	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	6·3 kr.	5·4 kr.	2·9 kr.	Im Kartirungswege		
			2. Kartoffeln	Strassnitz	Rohatetz				5·4 kr.	3·3 kr.				
			3. Satnrationsschlamm und Rübenschnitze	Rohatetz	Strassnitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendsten Wegen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane			8·3 kr.	2·9 kr.				
			4. Zuckerrüben	Strassnitz	Rohatetz				8·3 kr.	6·7 kr.				
			5. Mehl und Mahlproducte	Rohatetz	Strassnitz	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			8·3 kr.	3·4 kr.				
			6. Holz des Specialtarifes 2	Rohatetz	Strassnitz				8·3 kr.	3·4 kr.				
			7. Schiefer	Rohatetz	Strassnitz				Verschieden	6·3 kr.				
			Anfrechtbaltnng der einschlägigen terifmässigen Bestimmnngen											
2820	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Göding	Holice loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Morva-Szt. János, Nagy-Levard, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holicz-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft	11 kr.	7 kr.	4 kr.	Im Kartirungewege		
			Rübenschnitze und Satnrationsschlamm	Holice loco und transito (letzteres für Sendungen von Szakolcza, Egbell, Kutti, Morva-Szt. János, Nagy-Levard, Malaczka, Dstrekö-Csütörtök, Zohor, Dsvenyto und Stomfa)	Göding				11 kr.	7 kr.	4 kr.			

2821

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nr.

Die Publication erfolgt: von der / und im Namen der

Das Zugeständniss wird genacht: für Artikel

Zinkerze, rohe

für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze
d) Wien Nordbahnhof transit (für Sendungen von Arnoldstein, Frohnleiten, Paternion-Feistritz, Peggau, Prevali, Tarvis, Thörl-Maglern, Sterzing und Villach	Trzebinia	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metrischen Tonnen (à 1000 kg). Anfliefernng der Sendnngen mit von der Ursprnngs- bis znr Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendnngen ad a) b) nnd c) für die nebenbezeichneten Oberschlesischen Hüttenstationen, ad d) für Szczakowa und Trzebinia; Bezahlung der Fracbt für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Anfrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen; Vorschreibnng der directen Abfertigung der Sendungen nach Oberschlesien von den sub a) und c) bezeichneten Anfliefernngsstationen und der Sendnngen von Frohnleiten ab Wien Nordbahnhof transit, bis zn den Bestimmnngsstationen; thunlichste Verladnng der Sendungen in leer znrückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau, oder insoweit die Transporte von Stationen der Südbahn stammen, in Contingentwagen mit der letzteren Verwaltnng	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	44·9	46·2	kr.
c) Wien Nordbahn- Donauuferbahnhof	Szczakowa			Ausnahmetarif Nr. 41 auf Seite 37 des Nachtrages VIII, vom 1. Jänner 1894, znm Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 1, vom 1. October 1890 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverbandes	Verschieden			
b) Wien Nordbahnhof transit (für Sendungen von Frohnleiten)	Antonienhütte, Benthen O.S.E., Bobrek, Friedrichshütte, Karolinegrnbe O.S.E., Kattowitz, Königshütte (Oberschlesien), Kunigundenweiche, Lanrahütte, Morgenroth, Rosdziu, Ruda, Scharley, Schoppinitz O.S.E. nnd R O U.E., dann Schwientochlowitz							
a) Arnoldstein, Paternion-Feistritz, Peggan, Prevali, Tarvis, Thörl-Maglern, Sterzing und Villach				Ausnahmetarif 5 des Theiles II, Heft 4, des Verbands-Gütertarifes für den Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband vom 1. August 1893	Verschieden	42·3	44·—	kr.
					7 Markpfennige	2·6	2·2	kr.

Im Rückvergütungswege

Art der Durchführung

Auf die reclamirende Firma ale Anfgeherin lautende von der Aufgahestation heglanbigte Dnplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder znrückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladnng in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für bei diesor Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebs-Reglements eine Haftnng nicht übernommen. Sollte während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die zufolge der nebenbezeichneten Tarife in Betracht kommenden tarifmässigen Frachtsätze nach Oberschlesien, oder die Antheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird eine entsprechende Reducirung des Frachtnachlasses vorbehalten.

Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nr.	2832	2833
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Coaks	Kohlen, mineralische
für die Transportstrecke von	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Koblengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau K.O.B. für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
für die Transportstrecke nach	Hruschau	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof tranеito (für Sendungen nach Station Klein-Schwechat für Kaiser-Ebersdorf)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 25000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen unter der Adresse von Kaiser-Eberedorfer Firmen nach Station Klein-Schwechat, allwo dieselben von den Adressaten bezogen und per Strassenfuhrwerk nach Kaiser-Ebersdorf abgeführt werden müssen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ausnahmetarif für Kohlen etc., giltig vom 1. Juni 1893, im Mähr.-Schles.-Oesterr. Kohlenverkehre via Wien	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz per 100 kg	a) Leoben transito (für Sendungen nach Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn u. nach Zeltweg) 159 Heller	38·5 kr.
	b) Prevali 191 Heller	
	c) Leoben transito für Sendungen nach Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn u. nach Zeltweg) 160 Heller	
	d) Prevali 191 Heller	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	123 Heller	36·5 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	36 Heller	2·0 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe, welche von Seite der Station Klein-Schwechat die Bestätigung darüber tragen, dass die Sendungen von den Adressaten in Klein-Schwechat bezogen und mittelst Strassenfuhrwerkes nach Kaiser-Ebersdorf abgeführt wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die Frachtsätze des nebenbezeichneten Tarifes in Folge der Erhöhung der Gebühr der Wiener Verbindungsbahn erhöht werden, so erfahren vom Tage dieser Erhöhung ab auch die nebenbezifferten ermässigten Frachtsätze eine Erhöhung um die gleiche Differenz	

2824

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung
				von	nach			Frachtsatz per 100 kg
								per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz
								per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze
								Art der Durchführung
								Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss
								Besondere Bemerkungen

	4. Güter der Wagenladungsclassen A. B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3, insoweit selbe nicht sub 1—3 namentlich angeführt sind, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	3. Rohzucker, Sandzucker, Melasse und Osmoséwasser bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	2. Getreide, Oelsaaten, Rübensamen und Futtermittel, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	1. Kohlen, mineralische, Coaks und Kalksteine, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen
bezw. vice versa	Kremsier	Zborowitz	Zborowitz	Kremsier transito
bezw. vice versa	Zborowitz	Kremsier transito	Kremsier	Zborowitz

Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 metrischen Tonnen (à 1000 kg) durch einen Versender.

Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Bei den Sendungen ad 1. Effectuirung des Abladens, bei den Sendungen ad 3. Effectuirung des Verladens und bei den Sendungen ad 8. Effectuirung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane

Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894

Localtarife			
Verschieden	Verschieden	Verschieden	10·3 kr.
10·0 kr.	6·8 kr.	8·5 kr.	6·8 kr.
Verschieden	Verschieden	Verschieden	3·5 kr.

Im Rückvergütungswege

Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, bezw. von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses

Zur Quantumsnachweisung werden alle von einem Versender in den Relationen der Localbahn Kremsier-Zborowitz innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Güter zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigungen nicht bonificationsfähig sind

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nr.

Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			
			von	nach									
		8. Rüben, Rübenschnitze u. Satnrationsecblamm bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Zdounek, Kremsier, Kotojea, Jarohnowitz, Schelleschowitz, Zdounek (bezw. vice versa)	Zborowitz (bezw. vice versa)			Local tarife	8·7 kr.	3·1 kr.	1·6 kr.	Im Rückvergütungewege	Auf die reclamirende Firma ale Anfgeberin lanteude Original-Anfnahmsecheine, bezw. von der Aufgabsstation beglanbigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicbt wieder znrückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeetändnisses	Zur Quantnmsnacbweisnng werden alle von einem Versender in den Relationen der Localbabn Kremsier-Zborowitz innerhalb der Geltnngsfriet des Frachtzugeständnieses beförderten Güter zngelaseen, ancb wenn eelbe im Sinne der nebenetebenden Begünstigungen nicht bonificationefähig sind
		7. Getreide, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Zdounek	Kremsier				10·3 kr.	6·8 kr.	3·5 kr.			
		6. Güter des Sp.-T. 3, insoweit selbe nicht snb 1—3 namentlicb angeführt sind, bei Zahlnng der Fracbt für das wirkliche Gewicbt, mindesteus jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremeier (bezw. vice versa)	Zborowitz				10·3 kr.	9·0 kr.	1·3 kr.			
		5. Güter der Wagenladnngeclassen A, B nnd C, sowie der Special-Tarife 1 nnd 2, insoweit eelbe nicbt snb 1—3 namentlich angeführt eind, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindesteus 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Verschieden	Verschieden				Verschieden	9·0 kr.	Verschieden			

Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) durch einen Versender.

Aufrecbtbaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen. Bei den Senduugen ad 1. Effectnirnng des Abladens, bei den Sendungen ad 3. Effectuirung des Verladens und bei den Sendungen ad 8. Effectuirnng des Auf- und Abladens dnrch Parteiorgane

Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2825	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Coake	Trzynietz	Ustron	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	12·0 kr.		Im Kartirungswege		
2826	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Gebrauchte, leere Spiritus-Fässer mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche	Troppau	Freihermersdorf	Auflieferung in jeder Meoge und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	17·0 kr.	12·0 kr.	5·0 kr.	Im Kartirungswege		
2827	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten	Standing	Tschirm	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (a 1000 kg Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1 Jänner 1894 bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 18·9	kr. 15·4	kr. 3·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Bautsch				22·9	19·4	3·5			
					Ottendorf bei Troppau				15·7	14·0	1·7			
					Schönstein				17·7	15·5	2·2			
					Mladetzko				19·7	17·0	2·7			
					Eckersdorf				20·9	17·9	3·0			
					Freihermersdorf				22·9	19·4	3·5			
					Bennisch				24·9	21·4	3·5			
					Odrau				11·3	9·3	2·0			
					Jogsdorf				13·3	10·8	2·5			
					Gr.-Glockersdorf				15·3	12·3	3·0			
					Wigstadtl				17·7	14·2	3·5			
					Fulnek				10·9	9·0	1·9			
2828	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	M. - Ostran	Karánsebes	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (weon ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	114·0 kr.		Im Rückvergütungswege		
2829	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben, Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Zdounek Scheleschowitz Jarohnowitz	Kremsier	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 8·7 6·7 5·9	kr. 6·5 4·0 4·0	kr. 2·2 2·7 1·9	Im Kartirungswege		

bezw. vice versa

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2830			Rohöl	S. Sabba und Fiume	Unten genannten Stationen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Gestattung der Reexpedition in Wien und Floridsdorf-Donaufeld behufs Raffinirung daselbst	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Diverse Verband-Tarife	Verschieden	Siehe Frachtsätze in der untenstehenden Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	1. Bei direct nach den vorbezeichneten Stationen beförderten Sendungen, die auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende Februar 1895 vorzulegen sind. 2. Bei in Wien und Floridsdorf-Donanfeld reexpedirten Sendungen die auf die reclamirende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für die Beförderung des Rohöle bis zur Reexpeditionsstation, sowie die auf dieselbe Firma lautenden Frachtbrief-Duplicate über den erfolgten Weiterversandt des raffinirten Petroleums, bezw. der Nebenproducte. Die Rückvergütung der Frachtdifferenz ist spätestens 3 Monate vom Tage der Expedition der Sendungen von der Reexpeditionsstation anzusprechen. Die vorgelegten Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	

Nach	Von S. Sabba: bei Reexpedition in Wien und bei directer Abfertigung	Von S. Sabba: bei Reexpedition in Floridsdorf-Donanfeld	Von Fiume: bei Reexpedition in Wien und bei directer Abfertigung	Von Fiume: bei Reexpedition in Floridsdorf-Donanfeld
	Frachtsätze in Kreuzern österr. Währung per 100 kg			
Amstetten	—	127	—	140
Anssee	116	129	126	139
Beneschan	159	159	176	176
Bilin	168	168	185	185
Blndenz	149	161	166	178
Bodenbach	172	172	189	189
Brüx	168	168	185	185
Bndweis	143	143	160	160
Eger	147	147	144	144
Gmnnden	125	125	138	138
Horaždovic-Babin	147	147	164	164
Iglau Stadt	160	160	177	177
Ischl	120	129	132	141
Kaschitz	167	167	184	184
Klattau	162	162	179	179
Lann	168	168	185	185
Linz	132	132	149	149
Nepomnk	147	147	164	164
Nezvestic	147	147	164	164
Nnsle-Vršovic	160	160	177	177
Obernitz	168	168	185	185
Pilsen	147	147	164	164
Pisek	150	150	167	167
Prag	161	161	178	178
Přibram	159	159	176	176
Protivin	147	147	164	164
Rakonitz	171	171	188	188
Ried	132	132	145	145
Salzbnrg	126	130	123	127
Schärding	138	138	143	143
Schlan	168	168	185	185
Steyr	125	125	140	140
Strakonitz	147	147	164	164
Tabor	—	152	—	169
Waidhofen a. d. Ybbs	122	122	136	136
Wels	131	131	148	148
Wessely a. d. L.	—	147	—	164
Wotic	158	158	175	175
Zlonitz	168	168	185	185

Die Reexpeditionsbegünstigung gilt nur für nachweislich zur Weiterbeförderung gelangte 90 pCt. der nach den Reexpeditionsstationen bezogenen Rohölmenge. Die Expedition ab Wien und Floridsdorf-Donanfeld hat stets in vollen Wagenladungen mit directe lautenden Frachtbriefen stattzufinden. Die Reexpeditionsfrist wird auf 12 Monate vom Tage des Einlangens der Sendungen in der Reexpeditionsstation festgesetzt, so zwar, dass sie für die etwa am 31. December 1894 in der Reexpeditionsstation einlangenden Sendungen erst mit 31. December 1895 abläuft. Bei Ermittelung des zulässigen 90percentigen Reexpeditionsquantums wird in jenen Fällen, in welchen der Transport der reexpedirten Sendungen bis Wien, bezw. Floridsdorf-Donanfeld in Cisternen- (Reservoir-Wagen) und ab da in Fässern erfolgt, das Gewicht der verwendeten Fässer in Abzug gebracht, wobei das Gewicht derselben mit 36 kg pro Fass angenommen wird. Den für die Reexpedition in Wien geltenden Frachtsätzen werden die Wiener Verbindungsbahn-Gebühr und die sonstigen Ueberfuhrsgebühren in dem Falle separat zugeschlagen, wenn die Zufuhr der zur Weiterbeförderung gelangenden raffinirten Producte nicht per Achse erfolgt ist.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2831	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzstoffpappe, ungeleimte	Ternitz, Station der Südbahn	Pirmasens, Station der Pfälz. Eisenbahnen	Bei Aufgabe in Ladungen zu 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1894			Mark 3·51		Im Kartirungswege		
2832	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl	Sämmtlichen österr., bezw. ungar. Stationen des Tarifes, Theil III, Hefte Nr. 1 und 2, für den süddeutschen Eisenbahnverband	Fulda, Hattersheim, Limburg i. Nassau, Stationen der königl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.	Bestimmungen des Theiles III, Heft Nr. 1 vom 1. October 1889 und Heft Nr. 2 vom 10. April 1891 des süddeutschen Eisenbahnverbandes	Vom 1. Jänner 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Vorbezeichnete Tarife, Theil III, Hefte Nr. 1 und 2		*)		Im Kartirungswege		

*) Die directen Frachtsätze sind zu bilden, wie folgt:

a) Bezüglich der Tarif-Stationen des Heftes Nr. 1 (Seite 76 des Tarifes):

	Theilfrachtsätze für 100 kg in Mark, Schnittpunkt Nr. 1	2	3
Fulda	1·60	—	—
Hattersheim	1·73	—	—
Limburg	1·92	—	—

b) Bezüglich der Tarif-Stationen des Heftes Nr. 2:

1. Seite 192 des Tarifes:

	Theilfrachtsätze für 100 kg in Mark, Schnittpunkt Nr. 1	2	3
Fulda	1·57	—	—
Hattersheim	1·70	—	—
Limburg	1·89	—	—

	Sopron (Oedenburg)	Szekesfehérvar (Stuhlweissenburg)	Velencze
2. Seite 202 des Tarifes:	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Fulda	3·10	3·64	3·64
Coursdifferenz Pfennig	2	—	—
Hattersheim	3·23	3·77	3·77
Coursdifferenz Pfennig	2	—	—
Limburg	3·42	3·96	3·96
Coursdifferenz Pfennig	2	—	—

Fortlaufende Nr.	2833	2834	2835	2836	2837	2838
Die Publication erfolgt	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K.k.St.B.
von der und im Namen der		Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen		Böhmischen Weetbahn	Betheiligten Vewaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Rohpetrolenm, russischer Herkunft	Güter dee Special-Tarifes 1	Eisenbahn-Güterwagen auf eigenen Rädern laufend (Plateanwagen)	Schnittholz	Thonerde, unverpackt und in offenen Wagen verladen	
für die Transportstrecke von	Podwołoczyska (Bhf.) transit	Znaim	Standing	Stanislau Sambor Boryslaw Wygoda Bednarow Hâtna transit (für Sendungen von Russ.-Moldawitza)	Podeream	via Pilsen-Staab
für die Transportstrecke nach	Beskid Landeegrenze (für Mezö-Telegd)	Linz	Suczawa	Burdujeni	Tans	
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen, nnter Einhaltnng der für den Oeeterr.-Ungariech-Ruesischen Grenzverkehr bestehenden Tarifbestimmnngen Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstene bie Ende December 1894	Aufgabe, reep. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Anfrechthaltnng der für den Spec.-Tarif 1 bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen Vom 1. Jänner 1894 bis anf Weiteree, längstene bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Aufgabe in Quantitäten von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, resp. Frachtzahlnng hiefür. Die Frachtbriefe haben direct nach Braila oder Galatz zn lauten. Die Verladnng bat dnrch die Absender zu erfolgen Vom 1. Jänner 1894 bie anf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Erfüllnng der für diese Artikel bestehenden allgemeinen Tarifbestimmnngen Vom 1. Jänner 1894 bie auf Weiteres, längetene bie Ende December 1894	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarife der betheiligten Bahnen	Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzengen von österr.-ungar. Stationen nach Suczawa, Predeal und Verciorova vom 1. Octoher 1892	Localtarife	Localtarife	Localtaife
Frachtsatz per 100 kg	89 kr. ö. W.	78 kr. ö. W.	Mark 81·28 pro Wagenachse		31·8 kr. ö. W.	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	62 kr. ö. W.	74 kr. ö. W.	Mark 63·62 pro Wagenachse	Cents. (Gold) 56 115 109 101 71 4	21·0 kr. ö. W.	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	27 kr. ö. W.	4 kr. ö. W.	Mark 17·66 pro Wagenachso		10·8 kr. ö. W.	
Art der Durchführung	Im Kartirnngswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungewege	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss						
Besondere Bemerkungen						

Die Giltigkeit der im Verordnungsblatte Nr. 149 vom 29. December 1892 unter fortlaufender Nr. 2419 publicirten Frachtbegünstigung mit Berücksichtigung der im Verordnungsblatte Nr. 131 vom 14. November 1893 unter fortlaufender Nr. 2012 verlautbarten Ergänzung wird unter den gleichen Bedingungen bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894, prolongirt.

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Kreuzer				
2839		Südbahn	Eisen der Pos. E 8 der Waaren-Classification des vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarif Theil I	Aesling	Pontafel	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif		37	21	16			
			Alteisen	Triest-St. Andrea Triest-Freihafen k.k.St.B.	Aesling					36 37	33·6 33·9	2·4 3·1			
			Alteisen und Eisenabfälle	Wien K.E.B. Steyr						70 58	60·9 50·9	9·1 7·1			
			Eisen der Pos. E 6, 7 u. 8 der Waaren-Classification des vom 1. Jänner 1893 giltigen Theil I	Aesling	Pontafel	a) in jedem Gewichte b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen				a) 50 b) 46	a) 30 b) 25	a) 20 b) 21			
			Eisen der Pos. E 8 der Waaren-Classification des vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarif Theil I	Aesling oder vice versa	Hartberg Mürzthal	Bei Frachtzahlung für mindest. das Ladegewicht pro verwendeten Wagen, für Sendungen a) welche in den der Eisenbahn gehörigen Wagen verladen werden b) welche in den von der Partei beigestellten Wagen verladen werden Das Anf- und Abladen hat auf Koeten der Partei zu erfolgen			Verschieden	a) 49 b) 38·4					
			Frischlacke und Walzensinter	Aesling oder vice versa	Wartberg-Mürzthal	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht dee verwendeten Wagens, ohne Rücksicht darauf, ob die Sendungen in den der Bahn gehörigen oder in den von der Partei beigestellten Wagen verladen werden				39					
	Alteisen und Eisenabfälle		Wien K.F.J.B. oder Nussdorf	Aussling		Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der tarifmäßigen Beetimmungen		Verschieden		72	63	9	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht.					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2840	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H—20 des Tarif-Theiles I	Kammer	Gunskirchen Kleinmünchen Linz Ried Wels Wieu K.E.B.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 14 21 19 16 16 40	kr. 11 17 16 12 12 37	kr. 3 4 3 4 4 3	Im Kartirungswege		
2841	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Phosphorite, russischer Herkunft	Podwołoczyska (Bhf.) transit	Kasnau Olmütz (für Pecek und Kolin)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes vom 1. Juli 1892 für den Oesterr.-Ung.-Russ. Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1894 bis zur Durchführung im Tarife, längstens bis Ende December 1894	Tarif für den Oesterr.-Ung.-Russ. Grenzverkehr Besteht kein Verband-Frachtsatz	154 kr. 79 kr.	123 kr.	31 kr.	Im Kartirungswege		
2842	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. priv. Eisenbahn Wieu-Aspang	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification im Tarif-Theile I, auch Langholz bis oder von mehr als 19 m Länge	M a u t h a u s e n	Budweis Eger Prag K.F.J.B. Prag-Hrabovka trs. Prag-Smichow trs. oder Vyšehrad Steinkirchen Welleschiu Wien K.E.B. Wien K.F.J.B. Wieu-Donauquaibahnhof Wieu E.W.A.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und speciell beim Langholz unter Einhaltung der hiefür bestehenden besonderen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen der Sendungen hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	L o c a l t a r i f Localtarife der betheiligten Bahnen Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 24 51 44 44 44 21 20 32 34 34 33·5	kr. 14·60 45·36 36·72 37·12 36·92 14·60 14·60 22·36 24·36 26·13	kr. 9·40 5·64 7·28 6·88 7·08 6·40 5·40 9·64 9·64 7·87	Im Rückvergütungswege Im Kartirungswege	Gegen auf schliessende Firma als Verseuder lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1895 vorzulegen sind	Die nebenstehend für Holzsendungen von Mauthausen nach Wieu K.E.B., Wieu K.F.J.B. und Prag K.F.J.B. bezifferten ermässigten Frachtsätze finden auch auf die Wien K.E.B., bezw. Wien K.F.J.B. und Prag K.F.J.B. in der Fahrtrichtung vorgelegenen Stationen unter denselben Bedingungen insolange Anwendung, als nicht die normale Frachtberechnung ohnedies schon einen billigeren Frachtsatz ergibt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2843	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Margarin, Terpentinöl und Nussöl als Frachtgut	Wien K.E.B., Wien K.F.J.B, Penzing, Nussdorf	Frankfurt a/M. transit und Frankfurt a/M. Hafen Gustavsburg transit Kastel Hafen und Mainz Hafen Ludwigshafen a/Rh. transit u. Mannheim trs.	Aufgabe in vollen Wagenladungen zu 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder Bezahlung für dieses Gewicht pro Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1894	Rhein- und Main-Umschlagstarif für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Belgien und Holland	Besteht kein directer Satz	Mark 3·09 3·20 3·22 3·24		Im Kartirungswege		
2844	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Thonerde, nur lose oder in Säcken verpackt, sowie Porzellan- und Kaolin-Erde, dann Chamottesteine. b) Thonerde, unverpackt und in offenen Güterwagen verladen	Nürschan Staab Stationen der B.W.B. Dobřan Station der k.k. ö.St.B.	Moosach, Station der k. bayr. Staatseisenbahnen	Aufgabe von, oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 28. Februar 1894	Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Kaolin und Thonerde zwischen Stationen der B.W.B. und der k.k.ö.St.B. einerseits u. Stationen der k. bayer. St.-B. andererseits vom 1. October 1891		Mark a) b) 0·90 0·81 0·86 0·81 0·87 0·77		Im Kartirungswege		
2845	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen, als: Stab-, Façon-, Commerz- und Walzeisen bis 6·3 m Länge, dann Eisenbleche	P ü r g l i t z	A l t h ü t t e n	Anfgabe in Einzelnsendungen und Completirung derselben in der Station Althütten zu Wagenladungen à 5000 kg behufs Weiterversandt nach a) Wien K.F.J.B. Nussdorf oder Wien-Donauquaibf. b) Prag K.F.J.B. und darüber hinaus	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	a) kr. 13 b) 13	a) kr. 4 b) 5	a) kr. 9 b) 8	Im Rückvergütungswege	Gegen gleichzeitige Vorlage der auf die schlussende Firma als Versender lautende Orig.-Aufnahmsscheine über die Transporte von Pürglitz nach Althütten und über die zu Wagenladungen à 5000 kg completirten Transporte von Althütten nach a) Wien K.F.J.B., Nussdorf oder Wien-Donauquaibf. und b) Prag K.F.J.B. und darüber hinaus, welche Documente bis längstens Ende Februar 1895 vorzulegen sind	

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2846			Roheisen der Position E, 8 der Güterclassification des Theiles I	Mürzzuschlag transit Neuberg	Kohleben	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bestehen keine Frachtsätze		kr. 3·5 4·5		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen von dem Sägewerke in Arzbach, bezw. von dem Eisenwerke in Kohleben zur Aufgabe gelangen, oder an dieses Werk adressirt sein.
				oder vice versa										
			Eisen der Position E, 6 der Güterclassification des Theiles I	Mürzzuschlag transit	Kohleben	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen				3·5				
			Holz der Position H, 19 und 20 der Güterclassification des Th. I	Arzbach	Mürzzuschlag Kohleben	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagen				5·5 4·5				
				Kohleben	Mürzzuschlag					2·94				
				oder vice versa										
			Holzkohle	Arzbach Mürzzuschlag	Kohleben	Bei Frachtzahlung für das factische Gewicht mindestens für 10000 kg pro verwendeten Wagen Das Ver- und Entladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen				3·24 3·50				
			Stein- und Braunkohle	Mürzzuschlag transit	Kohleben	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagen				3·0				
			Weiches Brennholz	Arzbach	Mürzzuschlag	Bei voller Ausnützung des zur Verladung verwendeten Wagens, jedoch bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen Das Ver- und Entladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen				5·5				
				Kohleben	Mürzzuschlag					2·94				
				oder vice versa										
				Arzbach	Kohleben					4·5				

2847	K.k.St.B.	Biergeläger	Lambach	Enns	Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 37	kr. 24	kr. 13	Im Kartirungswege			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2848	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bruchsteine aller Art der Pos. 8-58 der Güterclassification im Tarif-Theile I	Purkersdorf	Wolkersdorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des Verwendeten Wagens unter Anrechthaltung der für Güter des Sp.-T. 3 bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	14 kr.		Im Kartirungswege		
2849	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Eichenrinde, geschnitten und in Bündeln	Rewnitz (Stationen der k. k. priv. Böhm. Westbahn)	Radotin (Stationen der kgl. Württemberg. Staatseisenb.)	Anfgabe von a) 5000 kg und b) 10000 kg, bezw. Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist Sache der Parteien	Vom 1. Jänner 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894			In Mark Backnang ad a) 1·79 ad b) 1·27 Metzingen ad a) 2·05 ad b) 1·42 Backnang ad a) 1·75 ad b) 1·27 Metzingen ad a) 2·01 ad b) 1·42		Im Kartirungswege		
2850	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Lebensmittel als Eilfracht	Török-Becse-Arad (Station der kgl. ungar. Staatsbahnen)	Dentschen Stationen der süddentschen Eisenbahnen	Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 1, Theil II, Hefte Nr. 8, 9, 10 und 13, vom 1. Mai 1886; Nr. 11 und 12 vom 15. Februar 1887 und Nr. 14 vom 15. December 1886 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Güterverkehr	Vom 1. Jänner 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Theil II, Hefte Nr. 8, 9, 10, 11, 12, 13 und 14 des Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Güterverkehres		Austoss von Mark 3·13 an die für die Station Budapest (St.E.G.) bestehenden Sätze		Im Kartirungswege		
2851	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Kaolin, Chamottesteine (Chamotteziegel) als Frachtgut	Zell i/W. (grossh. Badische Staatseisenbahnen)	I. Stationen der k. k. priv. Böhm. Westbahn: Nürschan, Pilsen, Rokycan, Staab II. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Dobřan, Kaschitz, Kaznau, Littitz, Oberbřiz, Pilsen, Podersam, Přeštitz, Třemošna	Laut nebenstehend angeführtem Tarif	Vom 1. Jänner 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1894	Ausnahmetarif für den Transport von Kaolin vom 1. Mai 1891 für den Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn)		In Mark 1·60 1·64 1·71 1·56 1·73 1·94 1·80 1·71 1·75 1·64 1·98 1·74 1·74		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	2852	2853	2854	2855
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
	Südbahn-Gesellschaft		Betheiligten Verwaltungen	
Für Artikel	a) Stammholz europäisches mit oder ohne Rinde, rund oder auf einer Seite beschlagen. b) Eichen und sonstiges Laubholz-Stammholz façonirt, d. h. mehrkantig abgebeilt (aber nicht gesägt), c) lediglich des Transportes wegen nach dem Durchmesser gesägte oder zerspaltene sogenannte Wagenschüsse	Papier aller Art, mit der Bestimmung zum Exporte seewärts	Retortenkohle als Frachtgut	Mehl der Pos. M—4 und Getreide der Pos. G—13 der Güterclassification des Tariftheiles I
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	Sissek	Złoczów	Wien K.E.B.	Getzersdorf bezw. vice versa
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke nach	Kitzingen	Oświęcim transit	Neuhausen bei Schaffhausen, Station der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen	Atzenbrugg und St. Pölten bezw. vice versa
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen von Kitzingen per Schiff oder Floss nach Belgien oder den Niederlanden, bezw. darüber hinaus weitergehen. Das Anf- und Abladen ist Sache der Partei	Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg im directen Verkehre nach norddeutschen Seehäfen, nach Pöpelwitz-Umschlag transit oder nach Elbenmschlagsplätzen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Anfladen auf die Eisenbahnwagen und das Abladen von denselben liegt den Absendern, bezw. den Empfängern ob	Aufgabe in jedem Gewicht
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung		Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. September 1892, bezw. Elbeumschlags-Tarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893		Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	Besteht kein directer Satz	Jeweilige Frachtantheile aus nebenbezeichneten Tarifen (derzeit 137 Pfennig pro 100 kg)	Besteht kein directer Satz	10 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	2·46 Mark	117 Pfennig	In Mark 2·07	7 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		Jeweilig resultirende Differenz (derzeit 20 Pfennig pro 100 kg)		3 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate und die den See-Export nachweisenden Schiffs-Conossements, ferner (bei Sendungen nach Oder- oder Elbenmschlags-Plätzen) die Conossements über den Weitertransport per Oder, resp. per Elbe, welche Documente bis längstens Ende Februar 1895 vorzulegen sind		
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nr.	2856	2857	2858	2859
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Bahnen	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) aus Pos. G, 13, ferner Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Position M, 4 der Waaren-Classification des Tarif, Theil I bei Beförderung als Frachtgut	Mahlproducte und Mehl der Pos. M 4 der Güter-Classification des Tarif Theil I. giltig vom 1. Jänner 1893
für die Transportstrecke von	Zuckerrübensamen als Frachtgut	Leer retourgehende Säcke / Nasser Holzstoff		
für die Transportstrecke nach	Krenowitz T.B. (Oe.U.St.E.G.) / Krzenowitz (K.F.N.B.) / Austerlitz (Oe.U.St.E.G.)	Nettingsdorf	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 150 vom 31. December 1892, sub Pos. 2568, für die nebengenannten Artikel verlautbarten, im Verordnungs-Blatte Nr. 64 vom 6. Juni 1893, sub Pos. 1248, auf die Relationen, bezw. Frachtsätze des Tarifheftes 4 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, gültig vom 1. Juni 1893, ausgedehnten Frachtnachlässe bleiben unter den gleichen (im Verordnungs-Blatte Nr. 36 vom 28. März 1893, Seite 623 berichtigten) Bedingungen bis auf Weiteres, längstens bis Ende Februar 1894, in Giltigkeit	Bezüglich Rakonitz und Saaz auch im Namen der Buschtěhrader Eisenbahn
oder in umgekehrter Richtung	Paris (Douane und Reuilly)	Grünbnrg		den in umstehender Tabelle angeführten Stationen
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung pro Frachtbrief und Wagen für mindest. a) 5000 kg b) 10000 kg	Grünbnrg / Nettingsdorf		Bei frachtgutmässiger Beförderung, sowie bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief
In jedem Gewichte	**Auflieferung von 2000 t pro Jahr.** Aufgabe von mindest. 10000 kg pro Wagen, bezw. rücksichtlich der Schmalspurbahn pro zwei Wagen			
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Bis auf Weiteres, längstens, bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende Februar 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende Februar 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Localtarif der betheiligten Bahnen	Tarifheft 4 für den Ost-Nordwest-Oesterr. Verband-Verkehr vom 1. Juni 1893	Localgütertarif, Theil II, Heft 1, Neuauflage vom 1. Jänner 1894
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	Verschieden		vide umstehende Tabelle
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	ad a) 89·10 / ad b) 82·— — ad a) 89·75 / ad b) 82·65 Francs Gold für 1000 kg	29·8 kr.		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		Verschieden		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen auf die schliessende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1895 vorzulegen sind		
Besondere Bemerkungen	Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahn-Verband			

Von / Nach	Ebenfurth Mühle*)			Getzersdorf, Herzogenburg, Traismauer			Klein-Schwechat			Wien Donauquaibahnhof und Wien Donau-Uferbahnhof der K.F.N.B. transit		
	tarifmässiger	zugestandener	Nachlass	tarifmässiger	zugestandener	Nachlass	tarifmässiger	zugestandener	Nachlass	tarifmässiger	zugestandener	Nachlass
	Frachtsatz			Frachtsatz			Frachtsatz			Frachtsatz		
	pro 100 Kilogramm in Kreuzern ö. W. Noten											
Amstetten	42·5	38·4	4·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Battelau	—	—	—	—	—	—	73·0	70·5	2·5	71·0	68·5	2·5
Beneschau	85·5	77·1	8·4	—	—	—	75·0	72·5	2·5	73·0	70·5	2·5
Bilin (k.k.St.B.)	113·5	102·3	11·2	100·0	90·0	10·0	104·0	101·5	2·5	102·0	99·5	2·5
Bludenz	131·5	127·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Braunau a/Inn	75·5	68·1	7·4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Breitenschützing	64·5	58·2	6·3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Březnic	—	—	—	—	—	—	77·0	74·5	2·5	75·0	72·5	2·5
Brüx (k.k.St.B.) loco und transit	113·5	102·3	11·2	100·0	90·0	10·0	104·0	101·5	2·5	102·0	99·5	2·5
Budweis	70·5	63·6	6·9	—	—	—	57·0	54·5	2·5	55·0	52·5	2·5
Dux-Ladowitz	—	—	—	102·0	91·8	10·2	—	—	—	—	—	—
Dux-Liptitz	—	—	—	102·0	91·8	10·2	106·0	103·5	2·5	104·0	101·5	2·5
Eger	109·5	98·7	10·8	97·0	87·3	9·7	101·0	98·5	2·5	99·0	96·5	2·5
Eggenburg	48·5	43·8	4·7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisenstein	102·5	92·4	10·1	—	—	—	93·0	90·5	2·5	91·0	88·5	2·5
Feldkirch	131·5	129·3	2·2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankenmarkt	70·5	63·6	6·9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frastanz	131·5	128·4	3·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gmunden und Gmunden Seebahnhof	68·5	61·8	6·7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Görkau	—	—	—	105·0	94·5	10·5	109·0	106·5	2·5	107·0	104·5	2·5
Götzis	131·5	131·1	0·4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horazdowic Stadt	—	—	—	—		—	73·0	70·5	2·5	71·0	68·5	2·5
Ischl	73·5	66·3	7·2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Klattau	—	—	—	—	—	—	83·0	80·5	2·5	81·0	78·5	2·5
Klostergrab	—	—	—	103·0	92·7	10·3	107·0	104·5	2·5	105·0	102·5	2·5
Kosten	—	—	—	103·0	92·7	10·3	107·0	104·5	2·5	105·0	102·5	2·5
Krems	37·5	33·9	3·6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lambach	62·5	56·4	6·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Linz	54·5	49·2	5·3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Littitz	—	—	—	—	—	—	85·0	82·5	2·5	83·0	80·5	2·5
Marienbad	104·5	94·2	10·3	92·0	82·8	9·2	96·0	93·5	2·5	94·0	91·5	2·5
Mies Kladrau	—	—	—	84·0	75·6	8·4	88·0	85·5	2·5	86·0	83·5	2·5
Nenzing	131·5	128·4	3·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nepomuk	—	—	—	—	—	—	77·0	74·5	2·5	75·0	72·5	2·5
Neuern	—	—	—	—	—	—	86·0	83·5	2·5	84·0	81·5	2·5
Neugedein	—	—	—	—	—	—	88·0	85·5	2·5	86·0	83·5	2·5
Nenhans	—	—	—	—	—	—	65·0	62·5	2·5	63·0	60·5	2·5
Ober Cerekwe	—	—	—	—	—	—	71·0	68·5	2·5	69·0	66·5	2·5
Ober Lentensdorf	—	—	—	102·0	91·8	10·2	106·0	103·5	2·5	104·0	101·5	2·5
Patzau	—	—	—	—	—	—	71·0	68·5	2·5	69·0	66·5	2·5
Petersburg Jechnitz	—	—	—	91·0	81·9	9·1	94·0	91·5	2·5	92·0	89·5	2·5
Pilgram	—	—	—	—	—	—	75·0	72·5	2·5	73·0	70·5	2·5
Pilsen K.F.J.B.	93·5	84·3	9·2	79·0	71·1	7·9	83·0	80·5	2·5	81·0	78·5	2·5
Pisek	—	—	—	—	—	—	67·0	64·5	2·5	65·0	62·5	2·5
Plan Tachau	102·5	92·4	10·1	89·0	80·1	8·9	93·0	90·5	2·5	91·0	88·5	2·5
Podersam	—	—	—	92·0	82·8	9·2	96·0	93·5	2·5	94·0	91·5	2·5
Postelberg	—	—	—	99·0	89·1	9·9	102·0	99·5	2·5	100·0	97·5	2·5
Prag	—	—	—	79·0	71·1	7·9	—	—	—	—	—	—
Přibram	—	—	—	—	—	—	80·0	77·5	2·5	78·0	75·5	2·5
Rankweil	131·5	129·3	2·2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rakouitz (B.E.B. und k.k.St.B.)	—	—	—	—	—	—	93·0	90·5	2·5	91·0	88·5	2·5
Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	109·5	98·7	10·8	97·0	87·3	9·7	101·0	98·5	2·5	99·0	96·5	2·5
Salzburg	78·5	70·8	7·7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schärding	72·5	65·4	7·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schlan	—	—	—	—	—	—	93·0	90·5	2·5	91·0	88·5	2·5
Schüttenhofen	86·5	78·0	8·5	—	—	—	77·0	74·5	2·5	75·0	72·5	2·5
Schwarzenau-Zwettl	56·5	51·0	5·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Peter Seitenstetten	46·5	42·0	4·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steeg	75·5	68·1	7·4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steyr	54·5	49·2	5·3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Strakonitz	—	—	—	—	—	—	69·0	66·5	2·5	67·0	64·5	2·5
Strassenhaus	131·5	127·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tabor	—	—	—	—	—	—	65·0	62·5	2·5	63·0	60·5	2·5
Tans	99·5	89·7	9·8	—	—	—	90·0	87·5	2·5	88·0	85·5	2·5
Teplitz-Waldthor	—	—	—	103·0	92·7	10·3	107·0	104·5	2·5	105·0	102·5	2·5
Tulln	40·5	36·6	3·9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wels	60·5	54·6	5·9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wessely ob der Lnschnitz	—	—	—	—	—	—	59·0	56·5	2·5	57·0	54·5	2·5
Wilten	115·5	104·1	11·4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wittingau	—	—	—	—	—	—	55·0	52·5	2·5	53·0	50·5	2·5

*) In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Ueberfuhrsgebühr in Ebenfurth bereits inbegriffen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2860	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Mineralwasser als Frachtgut	Löbnberg, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.	Den in dem Ausnahmetarife Nr. 18 der nebenverzeichneten Tarifhefte enthaltenen österr.-ung. Stationen und umgekehrt	a) Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Zahlung der Fracht für diesee Gewicht; b) Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen nnd Frachtbrief oder Zahlung der Fracht für diesee Gewicht	Vom 1. Jänner 1894 bis znr Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) Theil II. Tarifhefte Nr. 5 nnd 12 vom 15. Februar 1887		Die im nebenbezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze für die Station Hanau erhöhen sich: ad a) nm Mark 0·49 pro 100 kg „ b) „ „ 0·44 „ „		Im Kartirungswege		
2861	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltnngen	H e u	Angern	Saarbrücken Trier l. M. Trier r. M. Metz Strassbnrg (Centralbhf. und Nendorf, Königshofen und Schiltigheim)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen nnd Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1894 bis znr Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894			in Mark 2·37 2·52 2·52 2·55 2·23		Im Kartirungswege		
				Bisenz-Pisek nnd Bisenz-Stadt	Saarbrücken Trier l. M. Trier r. M. Metz Strassbnrg (Centralbhf. nnd Nendorf, Königshofen nnd Schiltigheim)					2·47 2·59 2·59 2·65 2·33				
				Lnndenbnrg	Saarbrücken Trier r. M. Trier l. M. Metz Strassbnrg (Centralbhf. nnd Neudorf, Königshofen und Schiltigheim)					2·36 2·48 2·48 2·54 2·22				
2862	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Buchenholz des Specialtarifes 2	Bóbrka Wybra nówka	Oświęcim transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufgabe mit directen nach norddeutschen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif		kr. 59 60	kr. 50 51	kr. 9 9		
				Gorlice Hadikfalva Hliboka Jasło Kałnsz Komańcza Korościatyn Krościenko Lawoczne Lisko-Lnkawica Lnbieńce Lupków Ustrzyki				Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien nnd der Bukowina	Jeweilige Frachtantheile aus nebenbezeichnetem directen Tarife, derzeit:	Pfg 60 140 137 63 107 83 121 83 107 77 96 85 83	kr. 33 74 72 35 57 44 63 44 57 42 52 45 44	Jeweilige Differenz	Im Rückvergütungswege		Gegen auf die echliessende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Dnplicate, welche bis längstens Ende Februar 1895 vorzulegen sind	

2863

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
			Quarzsteine in vollen Wagenladungen	Petersdorf-Ullersdorf / Mähr.-Schönberg	Zöptau	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 Tonnen jährlich. Frachtzahlung bei den Wagenladungsgütern für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II, Heft 1, Abschnitt C						
			a) für Getreide, Hülsenfrüchte, Salz, Eisen und Eisenfabrikate, Brennholz und Schnittholz als Frachtgut in vollen Wagenladungen; b) Kohlen, mineralische, Coaks, gepresster Torf, Erze, Eisenflossen, Kalksteine und Bausteine als Frachtgut in vollen Wagenladungen; c) Stückgüter als Frachtgut	oder vice versa					11·5	11·5			
									6·2	8·6	ad a) 0·53 kr. pro 100 kg und km plus 1 kr. Manip.-Geb. pro 100 kg; ad b) 0·40 kr. pro 100 kg und km plus 1 kr. Manip.-Geb. pro 100 kg; ad c) Manip.-Geb. des bezeichneten Localtarifes auf 3·2 kr. pro 100 kg herabgesetzt			
					Hohenstadt	Beliebigen Stationen der Linie Hohenstadt—Zöptau			5·3	2·9	Differenz zwischen den officiellen und den zugestandenen Frachtsätzen			
								Im Rückvergütungswege						
													Bei den in Zöptau, bezw. Petersdorf-Ullersdorf und Mähr.-Schönberg aufgegebenen Gütern, sowie bei den Sendungen ad a), gegen auf die schliessende Firma als Absenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate und bei den in Zöptau zur Abgabe gelangenden Gütern gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Frachtdocumente bis längstens Ende Februar 1895 vorzulegen sind	

Anmerkung: 1. Der ad a) für Eisen und Eisenfabrikate in vollen Wagenladungen sich ergebende Frachtnachlass (nicht Tarifsatz) wird auch für die genannten Artikel bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief gewährt.
2. Insoferne die reflectierende Firma für den Bahntransport ihrer Güter eigene Wagen beistellt und hiefür keinerlei Wagenmiethe beansprucht, wird, falls die Bahnanstalt solche Wagen in Verwendung nimmt, nebst obigem Zugeständnisse noch 1 kr. pro 100 kg Nachlass vom officiellen Tarife gewährt.

2864

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Betheiligten Verwaltungen		
Eisenvitriol (grüner Vitriol)		
Zwischen Gleiwitz und	Jeleśnia	Bielitz
Aufgabe mit directen Frachtbriefen in Mengen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür		
Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894		
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina		
Bestehen keine directen Frachtsätze		
56	40	Pf.
Im Kartirungswege		

2865

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Schnittholz	Eisenwaaren und Schnittholz
Stationen der Strecke Unter-Dranburg—Wolfsberg	Neuberg
Unter-Dranburg transit	Mürzzuschlag transit
Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Absender, resp. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. priv. Südbahn bestimmt sein	
Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	
Localtarif	
Verschieden	
0·158 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer, excl. Manipulationsgebühr	
Verschieden	
Im Kartirungswege	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2866	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Milch b) Zurückgehende leere Milchgefässe als Eilgut c) Milch d) Zurückgehende leere Milchgefässe als Frachtstückgut	Königswart-Sangerberg Marienbad	Asch, Station der k. bayerischen Staatseisenbahnen		Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 28. Februar 1894			kr. ö. W. a) b) c) d) 65 63 40 23 71 68 45 27		Im Kartirungswege		
			nnd umgekehrt											
2867	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Chamottesteine (Kaolinsteine, Chamottesteziegel)	Oesterreichischen Tarifstationen Bayerischen Tarifstationen		Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 28. Februar 1894 Ausnahmetarif für die Beförderung von Kaolin und Thonerde zwischen Stationen der k. k. priv. böhm. Westbahn und der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen anderseits vom 1. October 1891			Die in dem bezeichneten Ausnahmetarife unter a) enthaltenen Frachtsätze		Im Kartirungswege		
			nnd umgekehrt											
2868	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kleine Pferde (Ponnies) nnd von solchen abstammende Fohlen	Oświęcim transit für Sendungen nach Deutschland, Belgien nnd Frankreich		Die Transporte müssen mit directen*), nach deutschen, belgischen oder französischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. — Die Frachtberechnung erfolgt für die Gesammt-Bodenfläche des verwendeten Wagens ohne Rücksicht auf die Stückzahl der in einem Wagen verladenen Pferde. — Die Thierbegleiter haben Fahrkarten der von ihnen benützten Wagenclasse und, falls sie in den Pferdewagen selbst mitfahren, mindestens Fahrkarten der III. Wagenclasse zu lösen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	Krenzer ö. W. pro Qnadratmeter Bodenfläche der verwendeten Wagen			Im Kartirungswege*)	Die Begünstigung findet nur für die unter dem Namen „Koniki" bekannten kleinen Landpferde Galiziens und Fohlen dieser Race, nicht aber auch für Pferde eines grösseren Schlages oder von solchen abstammende Fohlen Anwendung

Bochnia	134	89·1	44·9
Chabówka	182	124·2	57·8
Czernowitz	642	598·3	43·7
Czortków	642	599·2	42·8
Dembica	225	154·8	70·2
Hnsiatyn	682	639·3	42·7
Jaroelau	325	243·9	81·1
Kroeno	325	243·9	81·1
Lemberg	434	358·9	75·1
Mościeka	378	299·7	78·3
Nen-Sandec	285	211·5	73·5
Nowosielitza	**)	635·4	Differenz
Podwołoczyeka	586	512·5	73·5
Rzeezów	265	197·1	67·9
Stanislau	546	484·9	61·1
Stryj	466	396·9	69·1
Sncha	146	90·9	55·1
Snczawa	710	673·7	36·3
Tarnopol	546	470·9	75·1
Tarnów	182	125·1	56·9
Zablotów	602	552·4	49·6
Znczka	642	597·4	44·6

*) Vorstehende Frachtbegünstigung findet auch im Rückvergütnngswege, und zwar für eolche nach Dentschland, Belgien nnd Frankreich bestimmte Traneporte Anwendnng, welche nicht mit directen, sondern mit nach Oświęcim lantenden Frachtbriefen znr Aufgabe gebracht werden. Hiebei wird jedoch bedungen, dase der Weiterversandt der bezüglichen Transporte ab der genannten Grenzetation nach deutschen, belgischen oder französischen Stationen nachzuweisen ist. Demznfolge erfolgt die Refactie-Liqnidirung für derartige Transporte nnr gegen Beibringnng der Original-Frachtbriefe bis Oświęcim und der den Weiterversandt derselben Pferde oder Fohlen nachweisenden, auch in Bezng anf die Stückzahl mit den erwähnten Frachtbriefen übereinstimmennen Frachtbrief-Dnplicate. Die erwähnten Frachtdocnmente eind längetens bie Ende Februar 1895 in Vorlage zu bringen.

**) 642 kr. für die Strecke Znczka—Oświęcim. Ab Nowosielitza bie Znczka Localtarif der Bukowinaer Localbahnen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2869	Oesterr. Nordwestbahn und Südnord-deutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Cement und Kalk	Turnau	Reichenberg und Tannwald	Frachtzahlung unter Aufrechthaltung der für die fraglichen Artikel giltigen allgemeinen und speciellen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., resp. Tarif für den Oesterr. Eisenbahnverband	Verschieden		30 pCt. Nachlass von den bestehenden officiellen Frachtsätzen, wobei jedoch den letzteren mindestens 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km verbleiben müssen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1895	Die Frachtbriefe müssen die Adresse der Bauleitung der Localbahn Gablonz-Tannwald tragen und die Sendungen müssen für den Bau der genannten Localbahn bestimmt sein
			Cement	Liebau	Tannwald									
			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Tinischt, Wostroměř, Königgrätz, Předměřitz und Starkenbach	Tannwald und Reichenberg									
			Eisen- und Oberbau-Materiale	Turnau										
			Inventarien, Baumaterialen und Ausrüstungs-Gegenstände	Wien Oe.N.W.B., K.F.N.B. und St.E.G.										
2870	Oesterr. Nordwestbahn	Reichenau a/K.—Sollnitzer Localbahn (im Betriebe der österr. Nordwestbahn)	Güter der Classen: I u. II	Zwischen Častalowitz trs. und a) Reichenau a/K. b) Sollnitz		Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, bezw. längstens bis Ende December 1894	Localtarife der Oe.N.W.B. und der Reichenau a/K.—Sollnitzer Localbahn	Heller a) 33 b) 55	a) 30 b) 44	a) 3 b) 11	Im Kartirungswege		*) Gilt nur für Sendungen, welche für Adlerkosteletz loco bestimmt sind, bezw. von Adlerkosteletz proveniren und daselbst per Achse abgestreift, resp. zugestreift werden
			A u. B						26 42	24 34	2 8			
			C und Spec.-T. 1, 2 u. 3						18 30	16 24	2 6			
			I, II und A	Zwischen Reichenau a/K. und Adlerkosteletz loco*)					Bestehen keine directen Sätze	24	—			
			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Zwischen Častalowitz trs. und Sollnitz Reichenau a/K.					24 16	22 14	2 2			Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
			Rübe und Schnitte	Zwischen Adlerkosteletz und Sollnitz Reichenau a/K.		Frachtzahlung für d. wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens			Bestehen keine directen Frachtsätze	29 21	— —			
2871	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	Rohzucker	Močowitz	Žleb	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife der Oesterr. Nordwestbahn und der Localbahn Časlau-Zawratetz	Kreuzer ö. W. 15·5	11	4·5	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Wrdy-Bučic				15·5	11	4·5			
				Goltsch-Jenikau	Žleb				17·2	16·7	0·5			
					Wrdy-Bučic				17·2	16·7	0·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2872	**Oesterreichischen Nordwestbahn**									Kreuzer ö. W. Noten				
										a)	a)	a)		
			Friedenshoffnung-grube B.F.							88·6	79·6	9·0		
			Friedenshoffnung-grube N.M.							87·8	78·8	9·0		
			Glückhilfgruhe N.M.							87·8	78·8	9·0		
			Egmontschacht und Mayrauschacht							86·4	77·4	9·0		
			Gustav- und Abend-röthegruhe							86·8	77·8	9·0		
										b)	b)	b)		
			Friedenshoffnung-grube B.F.							99·9	90·9	9·0		
			Friedenshoffnung-grube N.M.							99·1	90·1	9·0		
			Glückhilfgruhe N.M.							99·1	90·1	9·0		
			Egmontschacht und Mayrauschacht							97·7	88·7	9·0		
			Guetav- und Abend-röthegrube							98·1	89·1	9·0		
											c)	c)		
			Friedenshoffnung-grube B.F.								70·5	9·1		
			Friedenshoffnung-gruhe N.M.								69·7	9·1		
			Glückhilfgruhe N.M.								69·7	9·1		
			Egmontschacht und Mayrauschacht								68·3	9·1		
			Gustav- und Abend-röthegruhe								68·7	9·1		
											d)	d)		
			Friedenshoffnung-grube B.F.								80·9	10·0		
			Friedenshoffnung-grube N.M.								80·1	10·0		
			Glückhilfgruhe N.M.								80·1	10·0		
			Egmontschacht und Mayrauschacht								78·7	10·0		
			Gustav- und Abend-röthegruhe								79·1	10·0		
										e)	e)	e)		
			Friedenshoffnung-grube B.F.							117·3	99·6	17·7		
			Friedenshoffnung-gruhe N.M.							116·5	98·8	17·7		
			Glückhilfgruhe N.M.							116·5	98·8	17·7		
			Egmontschacht und Mayrauschacht							115·1	97·2	17·9		
			Gustav- und Abend-röthegruhe							115·5	96·7	18·8		
										f)	f)	f)		
			Friedenshoffnung-grube B.F.							117·3	99·8	17·5		
			Friedenshoffnung-gruhe N.M.							116·5	99·0	17·5		
			Glückhilfgruhe N.M.							116·5	99·0	17·5		
			Egmontschacht und Mayrauschacht							115·1	97·4	17·7		
			Gustav- und Abend-röthegruhe							115·5	96·9	18·6		
										g)	g)	g)		
			Friedenshoffnung-grube B.F.							118·3	100·6	17·7		
			Friedenshoffnung-grube N.M.							117·5	99·8	17·7		
			Glückhilfgrnhe N.M.							117·5	99·8	17·7		
			Egmontschacht und Mayrauschacht							116·1	98·2	17·9		
			Gustav- und Abend-röthegruhe							116·5	97·7	18·8		
												h)		
			Friedenshoffnung-grube B.F.									15·9		
			Friedenshoffnung-grube N.M.									15·9		
			Glückhilfgruhe N.M.									15·9		
			Egmontschacht und Mayrauschacht									16·1		
			Gustav- und Abend-röthegruhe									17·0		
												i)		
			Friedenshoffnung-grube B.F.									21·0		
			Friedenshoffnung-gruhe N.M.									21·3		
			Glückhilfgruhe N.M.									21·2		
			Egmontschacht und Mayrauschacht									21·8		
			Gustav- und Abend-röthegruhe									22·7		

Betheiligten Verwaltungen

Kokes

a) Hiefau —, b) Zeltweg —, c) Hiefau —, d) Zeltweg —, e) Aesling, f) Jauerburg —, g) Lees-Veldes

h) nach allen im citirten Tarife vom 1. November 1892 enthaltenen über Gaisbach Wartberg hinaus gelegenen Stationen der k.k.St.B. mit Ausnahme der unter a)—g) angeführten, der Station Pfibram und aller jener Stationen, welche im Tarife vom 1. November 1892 den Coursküraungsbuchstaben B tragen (siehe Vorbemerkung 8 des Tarifnachtrages 1)

i) Prag transito, mit der Bestimmung nach über Gaisbach—Wartberg gelegenen, im citirten Tarife vom 1. November 1892 nicht enthaltenen Stationen der k.k.St.B.

ad a) und b) Auflieferung mit directen Frachtbriefen, welche die Routenvorschrift „über Halbstadt—Starkotsch—Kolin—Prag St.E.G." tragen. Im übrigen ad a) bis i) unter Aufrechthaltung der Bedingungen der citirten Tarife

ad c) bis i) **5000 Tonnen Minimalquantum.**

Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894

Niederschleicischer Kohlen- etc. Tarif nach den westlichen Linien der K.k.St.B. etc. vom 1. November 1892 und Niederschleesischer Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889, sowie nach der St.E.G. vom 1. Jänner 1889

ad h) und i) Verschieden

ad h) und i) Verschieden

ad a) und b) im Kartirungswege, ad c) bis i) im Rückvergütungswege, und zwar gelten die Nachlässe ad c) und d) von den ad a) und b) im Kartirungswege zugestandenen Frachtsätzen, jene ad e), f), g) und h) von den directen Frachtsätzen des citirten Tarifes vom 1. November 1892 und endlich jene ad i) von den directen Frachtsätzen der citirten Tarife vom 1. Juni 1889 und 1. Jänner 1889

ad c) bis i) Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe auf den Namen der Reclamanten als Versender lautend, längstens bis Ende März 1895 consignirt vorzulegen

Sollten sich innerhalb der Giltigkeitsdauer die Frachtsätze der citirten Tarife ermässigen, so verringern sich die gewährten Nachlässe ad a), b) und e) bis i) im gleichen Anemasse, desgleichen erhöhen sich die ad a) und b) im Kartirungswege zugestandenen Frachtsätze (bezw. es verringern sich die ad a) und b) gewährten Nachlässe) bei Einführung von Courszuschlägen Seitens der K.E.D. Berlin und umgekehrt ermässigen sich die Frachtsätze, bezw. erhöhen sich diese Nachlässe bei Einführung von Courskürzungen Seitens der K.E.D. Berlin im Rahmen der citirten Tarifes vom 1. November 1892

Fortlaufende Nr.	2873	2874	2875	2876
Die Publication erfolgt: von der	Böhmischen Westbahn	Böhmischen Westbahn	Böhmischen Westbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
Die Publication erfolgt: und im Namen der	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Kalk	Zuckerrübenschnitte und Zuckerrübenschlamm	Manerziegel	Roher Thon der Classe C
		Zuckerrüben		Dach- und Mauerziegel
für die Transportstrecke: von	Der Geleiseanlage in Königshof	Berann	Zditz	Kralup (B.E.B.) Zakolan Brandeisl I.
		Prag		Komotau (B.E.B.) II.
für die Transportstrecke: nach	Eger, Sandau, Königswart, Marienbad, Kuttenplan, Plan Tachau	Prag	Prag (B.W.B.)	Altkladno
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, resp. bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Ahladen obliegt den Parteien	**Auflieferung von zusammen 5000 Tonnen.** Die Begünstigung gilt nur für jene Sendungen, welche mit directen Frachtbriefen von Stationen der vormaligen Prag-Duxer- und der a. p. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie von Stationen transit der Prager Verbindungsbahn nach Berann, bezw. umgekehrt zur Verfrachtung gelangen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen obliegt den Parteien	Anfliefernng folgender Minimalqnantitäten, nnd zwar: ad I. 400 t (à 1000 kg) Dach- und Manerziegel; ad II. 600 t (à 1000 kg) rohen Thon der Classe C. 1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen 2. Einhaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende Decemher 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Anhang zum Localgütertarife der Böhm. Westbahn und Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Localgütertarif Theil II, vom 1. April 1882	Localgütertarif	Local-Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V
Frachtsatz per 100 kg	33 33 34 36 36 38 kr. ö. W.	13·6 kr.	16·0 kr.	Kreuzer ö. W.: I. 9·0 7·1 5·6 — II. (excl. der Einfahrtsgebühr in Kladno) 8·0 6·1 4·6 — 1·0 1·0 1·0 — 24·2 20·7 3·5
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	30·7 30·7 30·7 31·7 32·5 34·7 kr. ö. W.	9·48 kr.	12·0 kr.	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	2·3 2·3 3·3 4·3 3·5 3·3 kr. ö. W.	4·12 kr.	4·0 kr.	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Nach Auflieferung der bedungenen Minimalquantums bei den Zuckerrüben gegen Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe, und bei den Zuckerrüben-Schnitten und Zuckerrübenschlamm-Sendungen gegen Vorlage der auf dieselbe Firma als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe. Die Refactie-Documente sind bis längstens Ende Jänner 1895 einzubringen		Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldenden Firmen als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1895
Besondere Bemerkungen				Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

Fortlaufende Nr.	2877	2878	2879
Die Publication erfolgt von der und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Für Artikel aller Art	Holz unter 5·8 m Länge, u. zw.: Stammholz, Stangen und Schnittholz, Spreisselholz, Scheitholz, Schwarten, und Sägespähne	Holz unter 5·8 m Länge, u, zw.: a) Schnittholz, Schindeln, Stangen und sonstige Holzwaaren des Sp.-T. II, b) Rundes Stammholz, Scheitholz, Schwarten, Spreissel, Sägespähne und sonstige Holzwaaren des Sp.-T. III
für die Transportstrecke von	Garsten	Unterhimmel Neuzeug Aschach a. d. St. Mitteregg Waldneukirchen Hannoldmühle Molln	Unterhimmel Neuzeug Aschach a. d. St. Mitteregg Waldneukirchen Hannoldmühle Molln
für die Transportstrecke nach	Unterhimmel	Garsten	Steyrdorf
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Verfrachtung eines Minimalquantums von 2000 t pro Jahr. Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief	Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief. Verfrachtung eines Minimalquantums von 2500 t pro Jahr. Erlag einer Caution von 1000 fl.	Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief. Verfrachtung eines jährlichen Minimalquantums von 1000 t 600 t 300 t
	Bis Ende December 1894	Bis Ende December 1894	Bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	Verschieden	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	6·0 kr.	6·0 7·0 8·3 9·2 10·5 13·0 16·5 4·6 5·0 5·8 6·7 8·0 10·5 14·0	Verschieden
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Verschieden	Verschieden	a) 10% 15% 20% b) 5% 7% 10% der Fracht
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Frachtbriefe für angekommene, und der Aufgabsrecepisse für abgesendete Güter, bis längstens Ende Jänner 1895		Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Anfgabsrecepisse bis längstens Ende Jänner 1895
Besondere Bemerkungen	Für Eisenwaaren wird diese Begünstigung auch dann gewährt, wenn das Quantum von 6000 kg mit mehreren Frachtbriefen aufgegeben, jedoch in einen Wagen verladen wird. Für Zerreisen wird eine Umladegebühr von 2 kr. pro 100 kg eingehoben	Die Sendungen sind von der Waaggebühr befreit	Die Güter dürfen auf der Steyrthalbahn nicht bereits anderwärtige Tarifbegünstigungen geniessen. Sendungen von Garsten, Steyrdorf, Unterhimmel nach Bad Hall oder von Garsten nach Steyrdorf und vice versa werden zwar auf das Quantum eingerechnet, doch findet in diesen Relationen ein Nachlass vom tarifmässigen Frachtsatze nicht statt

und vice versa

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2880	**Steyrthalbahn**		Getreide und Mahlproducte	Stationen der Steyrthalbahn		Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief. **Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von** **300 t** **600 t** **1000 t** **pro Jahr**	Bis Ende December 1894	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	Der eingehobenen Frachtgebühr	5% 7% 10%	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger bezw. Versender lautenden Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1895	
2881			Maner- und Dachziegel, Bruchstein, Kalk, Schotter, Sand			Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief. **Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von** **300 t** **600 t** **1000 t** **pro Jahr**					10% 15% 20%	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger bezw. Versender lautenden Aufgabs-Recepisse bis längstens Ende Jänner 1895		Sendungen von Garsten, Steyrdorf, Unterhimmel nach Bad Hall, oder von Garsten nach Steyrdorf und vice versa werden zwar auf das Quantum eingerechnet, doch findet in diesen Relationen ein Nachlass vom tarifmässigen Frachtsatze nicht statt.
2882	**Oest. Nordwestbahn**	Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bruchsteine des Specialtarifes 3	Kalk-Podol und Prachowitz	Rossitz	Bei Aufgabe resp. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Tarif	12·8		Im Kartirungswege		
2883	**Oesterr. Nordwestbahn**		**Anwendung der ab Wien (Staatsbahnhof), bezw. Stadlau jeweilig bestehenden Frachtsätze auf ungarische Sendungen ab Wien Oe.N.W.B.** Für Sendungen, die von ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a/L. nach Wien Oe.N.W.B. abgefertigt und ab da nach nördlich von Wien liegenden Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. (excl. Vysočan, Nimburg, Kolin, Pardubitz, Wildenschwert und Tyniště), ferner nach den Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn (exclusive Stationen der Strecken Prag-Liblic-Bisič und Kralup-Neratovic, ferner die Stationen Bodenbach und Tetschen (Bodenbach-Landungsplatz) weitergesendet werden, sowie für Sendungen, die von nördlich Wien Oe.N.W.B. liegenden Stationen (exclusive Vysočan, Nimburg, Kolin, Pardubitz, Wildenschwert und Tyniště), ferner von den Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn (exclusive der Stationen der Strecken Prag-Liblic-Bisič und Kralup-Neratovic, ferner den Stationen Bodenbach und Tetschen (Bodenbach-Landungsplatz) in Wien Oe.N.W.B. anlangen und ab da nach ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a/L. weitergesendet werden, gelangen vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894 rücksichtlich der Strecken nördlich Wien Oe.N.W.B. die jeweilig für die gleiche Abgabs- bezw. Aufgabsstation von, bezw. nach Wien (Staatsbahnhof), bezw. Stadlau bestehenden Frachtsätze, abzüglich der Gebühr für die Donaunferbahn Wien St.E.G.-Wien Oe.N.W.B., im Rückvergütungswege zur Anwendung, falls durch Vorlage der Frachtdocumente in unzweifelhafter Art nachgewiesen wird, dass diese Sendungen von ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a/L. in Wien Oe.N.W.B. angelangt, und ab da innerhalb eines Monates weitergesendet wurden, bezw. — in umgekehrter Richtung — von nördlich Wien Oe.N.W.B. liegenden Stationen nach Wien Oe.N.W.B. abgefertigt und ab innerhalb eines Monates nach ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a/L. weitergesendet worden sind. Im Falle der Erbringung des bedungenen Nachweises werden auch die, bei der Aufgabe in Wien Oe.N.W.B. nach Ungarn, bezw. bei der Abgabe in Wien Oe.N.W.B. beim Anlangen von Ungarn für die Auf- bezw. Abgabe-Manipulation in Wien Oe.N.W.B. zur Einhebung gelangten Manipulationsgebühren (vergl. Nachtrag I) A zum Local-Gütertarife der Oe.N.W.B. Seite 232 rückvergütet. Der Anspruch auf Rückvergütung der bezüglichen Frachtunterschiede erlischt, wenn das mit den bezüglichen Fracht-Documenten belegte Rückvergütungsansuchen nicht innerhalb dreier Monate, vom Tage der Weitersendung ab Wien Oe.N.W.B. gerechnet, eingebracht wird.												

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 145 vom 21. December a. c., auf Seite 2466 sub Pos. Nr. 2681, enthaltenen Publication hat es in der Rubrik 9: „Bezeichnung des Tarifes, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht" statt „Tarif für den oberschlesischen Kohlenverkehr via Wien" zu lauten: „Tarif für den oberschlesisch-österreichischen Kohlenverkehr via Wien".

In der im Verordnungsblatte Nr. 146 vom 23. December 1893, auf Seite 2507, sub Post Nr. 2758 enthaltenen Publication sind die in der Rubrik: „Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg" angeführten, in kr. ö. W. ausgedrückten Frachtsätze in die Rubrik: „Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht, Frachtsatz per 100 kg"; die in der Rubrik „Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg" enthaltenen, in Pfg. ausgedrückten Frachtsätze in die Rubrik: „Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg" zu übertragen.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Reservoirs für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Expositur des k. k. Hauptzollamtes Wien.** — **Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Manipulationen, die Bemusterung, die Verzollung, Versteuerung, Transitobehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Werthincassi etc. etc. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und Spesen für Rechnung der Committenten ausgelegt.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankinstituten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechselescomptesatz zugelassen.

Reexpedition in der Mehrzahl der Wien transitirenden Bahn-, Schiffs- und combinirten Verkehre nach dem In- und Auslande.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II., k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 148. **Wien, 30. December 1893.** **VI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung der Ybbsthalbahn. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Mit Rücksicht auf den hohen Feiertag gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 4. Jänner 1894 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 23. December 1893, Z. 67.510, an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend das Ergebniss der Conferenz über die Anwendung der im § 61, Abs. 4, des Betriebsreglements für die Geltendmachung von Portoreclamationen festgesetzten einjährigen Frist.

Die in Folge des Circular-Erlasses vom 11. December 1893, Z. 65.105, h. a. am 19. December 1893 mit den Herren Vertretern der geehrten Bahnverwaltungen abgehaltenen Besprechung, betreffend die Anwendung der im § 61, Abs. 4 des Eisenbahn-Betriebsreglements für die Geltendmachung von Ansprüchen aus unrichtiger oder irriger Frachtberechnung festgesetzten einjährigen Frist, hat insofern zu keinem positiven Ergebnisse geführt, als weder eine die praktischen Schwierigkeiten behebende Interpretation der fraglichen Fristbestimmung Anklang fand, noch das von dem Herrn Vertreter der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in richtiger Würdigung der Interessen des verfrachtenden Publicums vorgeschlagene Auskunftsmittel allseitiger Zustimmung begegnete, wornach in den Tarif, Theil I, eine Zusatzbestimmung aufzunehmen wäre, dahin gehend, dass der Lauf der im § 61, Abs. 4 vorgesehenen einjährigen Frist durch Einbringung des Anspruches bei der Bahn und für die Dauer der administrativen Austragung desselben gehemmt werde.

Das Handelsministerium behält sich daher vor, in dieser Richtung nach gepflogenem Einvernehmen mit dem kgl. ung. Handelsministerium weitere Verfügung zu treffen.

Was die bei dieser Besprechung gleichfalls zur Erörterung gelangte Frage anbelangt, ob die einjährige Frist des § 61, Abs. 4 des neuen Betriebsreglements auf Reclamationen aus Frachtgeschäften zurückwirke, welche noch unter der Geltung des früheren Betriebsreglements, d. i. vor dem 1. Jänner 1893 abgeschlossen worden sind, so wurde in diesem Punkte mit den erschienenen Herren Bahnvertretern ein Einverständniss erzielt, und hat es die Südbahn-Gesellschaft übernommen, diese Angelegenheit am 28. December 1893 nochmals in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz zur Berathung zu bringen, wonach das Handelsministerium in dieser Hinsicht einer zustimmenden Beschlussfassung der geehrten Verwaltungen mit Interesse entgegensieht.

Wien, am 23. December 1893.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. Jänner 1894 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Wien, am 23. December 1893.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe

betreffend die

Herstellung der Ybbsthalbahn.

Ueberreicht in der 242. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. November.

Schon im Jahre 1882 hat eine Anzahl von Gemeinden und Interessenten des oberen Ybbsthales, welches von Langau am Fusse des Oetschers in vielfachen Windungen bis Waidhofen an der Ybbs sich hinzieht, die Ausführung einer Eisenbahn von Kienberg im Anschlusse an die Endstation der bestehenden, seinerzeit als Bestandtheil der niederösterr. Südwestbahnen zur Ausführung gelangten normalspurigen Secundärbahn Pöchlarn—Kienberg-Gaming über Gaming durch das Bodingthal nach Lunz, und von da weiter im oberen Ybbsthale über Göstling, Kogelsbach, St. Georgen am Reith, Gross- und Klein-Hollenstein und Opponitz nach Waidhofen an der Ybbs angestrebt, um durch die Herstellung dieser Bahnverbindung die dringend nothwendige Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse des berührten Landestheiles herbeizuführen, der in Folge des Niederganges der in demselben vormals schwunghaft betriebenen Eisenindustrie seine hauptsächlichste Erwerbsquelle zum grossen Theile verloren hat. Die erwähnten Gemeinden und Interessenten haben sich damals mit einer Petition an das Abgeordnetenhaus des hohen Reichsrathes gewendet, welches dieses Einschreiten zufolge Beschlusses vom 22. Mai 1882 der Regierung „zur eingehenden Erhebung und Würdigung“ abgetreten hat.

Gleichzeitig hat das im selben Jahre gebildete Comité für die Ybbsthalbahn seinerseits diesen Bahnbau unter Vorlage eines generellen Projectes unmittelbar beim Handelsministerium in Anregung gebracht.

Dem Ansuchen der Interessenten um Herstellung der Ybbsthalbahn auf Staatskosten konnte jedoch im Hinblicke auf den sehr beträchtlichen Kostenaufwand und mit Rücksicht auf die anderweitige namhafte Inanspruchnahme der Staatsfinanzen für Zwecke des Eisenbahnbaues, wie auch in Anbetracht des Umstandes, dass die intendirte Bahn nur localen Verkehrszwecken zu dienen geeignet erscheint, nicht entsprochen werden. Die Regierung hat aber in Anerkennung der unverkennbaren wirthschaftlichen Bedeutung dieses Bahnprojectes sich schon damals bereit erklärt, eine finanzielle Unterstützung des intendirten Bahnunternehmens durch den Staat für den Fall in Erwägung zu ziehen, als die Kosten des Bahnbaues in der Hauptsache von den Bahninteressenten selbst aufgebracht würden. — Die Interessenten waren jedoch nicht in der Lage, der vorgedachten Voraussetzung zu entsprechen und das Anlagecapital in dem für die finanzielle Sicherstellung dieses Unternehmens erforderlichen und von der Regierung bedungenen Ausmaasse aus eigenen Mitteln aufzubringen, und richteten daher ihre Bestrebungen darauf, behufs Beschaffung des bevorrechteten Theiles des Anlagecapitals die Zusicherung der Staatsgarantie, wie sie in letzter Zeit auch anderen Localbahn-Unternehmungen zugestanden wurde, zu erlangen. — Zu diesem Zwecke wurde von dem für den Bahnbau gebildeten Interessentenconsortium neuerlich ein technisches Project für die fragliche, normalspurig intendirte Localbahn dem Handelsministerium vorgelegt, und sohin dieses Project im Herbste 1892 der Trassenrevision mit günstigem Ergebnisse unterzogen. — Nach diesem Projecte würden sich die Kosten des Bahnbaues bei der von den Interessenten in erster Linie angestrebten normalspurigen Anlage auf rund 3,800.000 fl. belaufen haben.

Nachdem die Regierung sich der Erkenntniss der wirthschaftlichen Nützlichkeit des Unternehmens nicht verschloss, andererseits aber die Unerlässlichkeit einer finanziellen Unterstützung des fraglichen Bahnprojectes durch den Staat nicht zu verkennen war, hat das Handelsministerium in Anbetracht des verhältnissmässig hohen Betrages des vom Staate behufs Sicherstellung der Bahnanlage zu garantirenden jährlichen Reinertrages sich zwar veranlasst gesehen, der auch vom niederösterr. Landtage wärmstens befürworteten Bitte der Interessenten näher zu treten, hiebei jedoch behufs Herabminderung der Anlagekosten und mithin des zu garantirenden Erträgnisses die Zusicherung der erbetenen Staatshilfe von der Wahl der Schmalspur für die Ausführung der geplanten Bahnanlage abhängig zu machen.

Für diese zunächst durch Rücksichten der Bau- und Betriebsökonomie bedingte Ausführungsweise war auch die Erwägung mitbestimmend, dass die mit der Wahl der Schmalspur verbundene Kostenersparniss das Mittel bietet, im Anschlusse an die von der Landesvertretung des Herzogthumes Steiermark auch im Norden des Landes in Angriff genommene Anlage schmalspuriger Localbahnen, welche einerseits von Kapfenberg, andererseits von Neuberg gegen Mariazell führen sollen, in dem für Normalbahnen wenig geeigneten Hochgebirgsterrain der Mariazeller Alpen an der niederösterr.-steiermärkischen Grenze in absehbarer Zukunft ein schmalspuriges Bahnnetz zustande zu bringen, welches für die Bedürfnisse dieser Landestheile ausreicht und denselben werthvolle Impulse wirthschaftlicher Entwicklung in Aussicht stellt.

Die über die schmalspurige Anlage der Ybbsthalbahn gepflogenen allgemeinen Vorstudien haben in der That zu dem Ergebnisse geführt, dass durch die Anwendung der Schmalspur von 0·76 m eine namhafte Reduction der Anlagekosten erzielt werden kann, ohne dass dadurch die erforderliche Leistungsfähigkeit der Bahn eine Beeinträchtigung erfahren würde.

Von den Anlagekosten, welche sich bei schmalspuriger Ausführung der Bahnanlage um etwa 800.000 fl., d. i. auf den Betrag von circa 3,000.000 fl. herabmindern, ist durch die von der Landesvertretung des Erzherzogthumes Oesterreich unter der Enns beschlossene Beitragsleistung per 250.000 fl., sowie von den Interessenten ein Theilbetrag von zusammen 550.000 fl. in Stammactien und 100,000 fl. in (vom Staate zu garantirenden) Prioritäts-Actien zum vollen Nennwerthe aufgebracht, welche Beitragsziffer bei den weiters zu pflegenden Verhandlungen durch Zusicherung von Grundabtretungen, Materialliefe-rungen und sonstigen Leistungen der Interessenten ohne Entgelt oder gegen Uebernahme von Stammactien noch eine Erhöhung erfahren dürfte.

Wiewohl die von der Regierung angeregte Reduction der Spurweite auch in diesem Falle Anfangs lebhaftem Widerstreben in den Interessentenkreisen begegnete, ist es doch dem überzeugenden Einflusse der die Bestrebungen leitenden Factoren gelungen, dem Gedanken der Regierung auch in den Interessentenkreisen Eingang zu verschaffen und die Kräfte für das geänderte Project gesammelt zu erhalten. Insbesondere hat das Land Niederösterreich den seinerzeit für die Normalspurbahn zugesicherten Beitrag à fond perdu von 250.000 fl. auch für den Fall der schmalspurigen Anlage, jedoch unter dem Vorbehalte der Refundirung gegen Stammactien, aufrecht erhalten.

In Anbetracht der Opferwilligkeit des Landes und der Interessenten einerseits und der wirthschaftlichen Be-

deutung des Bahnprojectes andererseits erachtet die Regierung die Voraussetzungen für gegeben, um mit der gegenwärtigen Regierungsvorlage die legislative Ermächtigung zur Sicherstellung des mehrgedachten Bahnbaues auf Grund einer entsprechenden staatlichen Erträgnissgarantie in Antrag zu bringen.

Die Trasse der projectirten, rund 70 km langen, schmalspurigen Localbahn, wurde auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 16. bis 20. September 1892 mit günstigem Erfolge durchgeführten Trassenrevision in der Art festgesetzt, dass die Bahn in der Station Waidhofen an der Ybbs der Staatsbahnlinie Amstetten—Klein-Reifling beginnen und im Ybbsthale aufwärts über Opponitz und Hollenstein nach Lunz, sodann im Bodingbachthale bis Gaming führen und in der Station Kienberg-Gaming ihren Anschluss an die Staatsbahnlinie Pöchlarn—Kienberg-Gaming finden soll.

In Bezug auf die wirthschaftliche Bedeutung der intendirten Bahn, welcher eine Bedeutung für den Durchgangsverkehr Angesichts ihrer durch den gekrümmten Lauf des Ybbsthales bedingten Mehrlänge nicht zukommt und die daher auch aus diesem Grunde auf die Bedienung der localen Productionsstätten angewiesen ist, kommt noch Folgendes hervorzuheben:

Das circa 2000 km² betragende Attractionsgebiet der projectirten Bahn hat leider in den letzten Decennien einen merklichen wirthschaftlichen Rückgang zu verzeichnen, der, wie früher erwähnt wurde, hauptsächlich in dem Niedergange der Eisenindustrie, welche in diesem Bezirke ehemals schwunghaft betrieben wurde, begründet erscheint.

Im oberen Ybbsthale wurden nämlich in Folge mangelhafter Verkehrsmittel viele kleinere Werke ganz aufgelassen, was den vorliegenden statistischen Daten zufolge auch eine bedeutende Bevölkerungsabnahme in diesen Gegenden zur Folge hatte, und ist auch die Steuerleistung und Steuerkraft merklich gesunken, während das seit Jahren von der Bahn durchzogene untere Ybbsthal nachweisbar eine erhebliche Bevölkerungszunahme und eine erfreuliche industrielle Entwicklung erfahren hat.

Der an Naturproducten, sowie an Naturschönheiten reichen Gegend würde im Falle der Realisirung des Bahnprojectes die Möglichkeit neuen Aufschwunges und wirthschaftlichen Emporblühens geboten werden, indem infolge ihrer Einbeziehung in das Schienennetz nicht nur die verschiedensten landwirthschaftlichen Producte besser verwerthet werden könnten, sondern auch den mannigfachen Rohproducten, welche bisher zu hoher Transportspesen wegen gar nicht oder nur zu sehr geringem Theile zur Verfrachtung gelangen, ein erweiterter Absatz erschlossen würde.

Von solchen Rohproducten wären in erster Linie hervorzuheben: Holz, dann Bausteine, insbesondere Kalktuff, Gyps, sowie Steinkohle, deren Qualität bei allerdings nicht sehr mächtigem Vorkommen eine anerkannt vorzügliche ist.

Die längs der projectirten Eisenbahntrasse sich hinziehenden Bergbaue am Polzberge bei Gaming, in Tummelleithen, in Ahorn u. s. w. umfassen zusammen ein Areal von beiläufig 412 Hektar, und es bestehen behufs weiterer Aufschlüsse gegenwärtig im Ybbsthalgebiete 315 Freischürfe, die zumeist in hoffnungsvollem Terrain angeschlagen sind.

Abgesehen hievon werden auch die verfügbaren Wasserkräfte, welche auf mindestens 15.000 Pferdekräfte Nutzeffect geschätzt werden können, nach Herstellung der Bahn ohne Zweifel durch Errichtung industrieller Anlagen in ausgedehnterem Masse als bisher, nutzbar gemacht werden. Endlich verdient die intendirte Bahn auch vom Standpunkte des gegenwärtig schon nicht unerheblichen Fremden- und namentlich des Touristenverkehres besondere Beachtung, indem derselbe infolge der durch die Bahnanlage gebotenen Erleichterung aller Voraussicht nach zum Vortheile der Bevölkerung eine entsprechende Vermehrung erfahren wird, wie solche unter analogen Verhältnissen (z. B. infolge des Ausbaues der Zweigbahn nach Kernhof) auch anderwärts ausnahmslos beobachtet worden ist.

Die effectiven Anlagekosten sind einschliesslich der mit 290.000 fl. vorgesehenen Kosten für den Fahrpark, eines effectiven Reservefondes von 40.000 fl. und der mit 80.000 fl. veranschlagten Intercalarzinsen mit 3,048 000 fl. anzunehmen und werden etwaige Ersparnisse beim Baue und bei der Geldbeschaffung dem obigen Reservefonde gutzubringen sein.

Die Beschaffung dieses Anlagecapitales soll bezüglich eines Theilbetrages von 550.000 fl. durch die vom Lande und den Interessenten zum vollen Nennwerthe zu übernehmenden Stammactien und bezüglich des effectiven Resterfordernisses von 2,498.000 fl. durch Ausgabe von Prioritätsactien im Betrage von 200.000 fl., wovon 100.000 fl. von den Interessenten zum Paricurse übernommen werden, und eines mit 4 Percent zu verzinsenden und in der Zeit von der Betriebseröffnung der Bahn bis zum Ablaufe des 75. Concessionsjahres, demnach mit Rücksicht auf die mit fünf Jahren angenommene Bauzeit innerhalb 70 Jahren zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 2,400.000 fl. erfolgen.

Die vom Staate dem Bahnunternehmen zu gewährende Reinertragsgarantie wird demnach bis zum Ablaufe des 75. Concessionsjahres 110.589 fl., entsprechend dem Erfordernisse für die Verzinsung und Tilgung des obigen Prioritätsanlehens von 2,300.000 fl. mit einem Jahresbetrage von 102.589 fl., zuzüglich des Erfordernisses per 8000 fl. für die 4percentige Verzinsung der Prioritätsactien in gleichem Zeitraume und während der letzten 15 Concessionsjahre, entsprechend dem jährlichen Erfordernisse für die Verzinsung und Tilgung der Prioritätsactien, 17.989 fl. betragen (Artikel I und II des Gesetzentwurfes).

Die übrigen Modalitäten und Bedingungen dieser Garantiezusicherung, welche nach Artikel III insbesondere von der Sicherstellung der früher angegebenen Beitragsleistungen des Landes und der Interessenten abhängig gemacht werden soll, entsprechen im Wesentlichen den in analogen Fällen getroffenen Anordnungen (Artikel II und IV).

Was die voraussichtliche Inanspruchnahme des Staatsschatzes infolge der zu übernehmenden Garantie anbelangt, so bieten die gepflogenen commerciellen Erhebungen die Gewähr, dass die dem Unternehmen der Ybbsthalbahn vom Staate zuzuwendende finanzielle Beihilfe, ganz abgesehen von den indirecten staatsfinanziellen Vortheilen, eine namhafte Belastung des Staatsschatzes keineswegs zur Folge haben wird.

Nach Artikel V soll die Ausführung des Bahnbaues successive in drei Theilstrecken erfolgen und innerhalb des Zeitraumes von fünf Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, vollendet werden, und zwar in der Art, dass vorerst die Strecke von Waidhofen an der Ybbs bis Gross-Hollenstein, sodann die Strecke Lunz—Kienberg—Gaming und endlich die Schlussstrecke Gross-Hollenstein—Lunz in Angriff zu nehmen und herzustellen ist.

Nach Artikel VI sind der Bau und die Lieferungen abgesondert von der Geldbeschaffung unter unmittelbarer Ingerenz der Staatsverwaltung zu vergeben und hat die Bewerthung der von den Interessenten gegen Uebernahme von Stammactien zugesicherten Naturalleistungen in der in gleichartigen Fällen vorgeschriebenen Weise zu erfolgen.

Nach Artikel VII soll der Betrieb der Localbahn von der Staatseisenbahnverwaltung gegen Ersatz der Selbstkosten für Rechnung der Concessionäre mit der Massgabe geführt werden, dass im Hinblicke darauf, als der garantirende Staatsschatz an den Ergebnissen des Betriebes in erster Linie interessirt erscheint, die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife der Staatseisenbahnverwaltung überlassen bleibt.

Artikel VIII enthält die übliche Anordnung über den Beginn der Wirksamkeit des Gesetzes mit dem Kundmachungstage und die Vollzugsbestimmung.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Eisenbahn Iglau—Zwettl—Donau. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 26. November die Statthalterei in Wien beauftragt, bezüglich des von der Stadtgemeinde Zwettl vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Eisenbahnverbindung von Iglau über Waidhofen a. d. Thaya, Schwarzenau-Zwettl und Ottenschlag, sowie nach Uebersetzung der Donau oberhalb Persenbeug nach Amstetten zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabeth-Bahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und einvernehmlich mit der Statthalterei in Brünn die Zeit für die Amtshandlung so zu bestimmen, dass dieselbe nach Beendigung auf dem einen Landesgebietstheile, unmittelbar anschliessend an die auf dem anderen Landesgebiete gelegene Theilstrecke fortgesetzt werden kann, sowie über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung, bei welcher insbesondere die Trassenführung nächst Zwettl und das Variantenproject km 49/50 bis 54/55 bei Ottenschlag entsprechend erörtert und klargestellt werden soll, einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 57.203.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates November.) Die mit Ende des Monates October ausgewiesene Zahl von 373·26 Eisenbahnbau-Kilometern ist, da weder mit einem neuen Eisenbahnbau begonnen wurde, noch eine Betriebseröffnung stattfand, unverändert geblieben. — Die Vollendung ist in nächster Zeit zu gewärtigen bei der Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au der Steiermärkischen Landesbahnen und bei der Verlängerung der Flügelbahn Chrast-Radnitz der Böhmischen Westbahn bis zur Stadt Radnitz (beide seither eröffnet). Ferner ist der lebhafte Baufortschritt in der Strecke Grosslupp—Rudolfswerth—Straža der Unterkrainer Bahnen hervorzuheben. — Die Zahl der im Monate November beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich trotz der vorgeschrittenen Jahreszeit von 15.773 auf 17.059 erhöht und beträgt 45 pro Kilometer im Durchschnitte. (Vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 139 vom 5. December.)

Wiener Stadtbahn. (Project für die Strecke Gersthof—Ottakring: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Strecke Gersthof—Ottakring der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn für den 4. Jänner 1894 anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Dr. v. Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 24.305.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Arbeiterkaserne und Schreibstube in der Station Graz.) Zum Zwecke der Schaffung einer Kaserne für die Kohlenarbeiter und einer Schreibstube für den Magazinsaufseher wird ein Einbau in den Kohlenschuppen der Station Graz ausgeführt. [3. December, Z. 64.265.]

— (Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in der Station Laibach.) Aus Anlass der Erweiterung der Amtslocalitäten des Bahnhof-Postamtes wird das Aufnahmsgebäude in der Station Laibach adaptirt. [3. December, Z. 64.021.]

— (Linie Bruck a. d. Mur—Leoben: Adaptirungen in Leoben.) Das Project für die Vergrösserung und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes, ferner des Frachtenmagazines und der Verladerampe in der Station Leoben wurde zur Ausführung genehmigt. [3. December, Z. 64.266.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Geleisepläne für die Station Parsch.) Die Pläne für die Geleiseanlagen in der Station Parsch wurden zur Ausführung genehmigt. [5. December, Z. 62.546.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Linie Kapfenberg-Seebach-Au: Projecte für verschiedene Schleppgeleise.) Die Projecte 1. für eine Schleppbahn von der Haltestelle „Margarethenhütte“ der schmalspurigen Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au in das Walzwerk Margarethenhütte; 2. für eine Schleppbahn von der Station Thörl der genannten Localbahn ausgehend, in das Hüttenwerk in Thörl; 3. für eine Abstellgeleise-Anlage bei km 13·1/2 derselben Localbahn für Zwecke der Aufnahme und Abgabe von Frachten für das Eisenwerk Wappensteinhammer und 4. für eine von der Station Thörl ausgehende, in das Hüttenwerk der Firma Ignatz Fürst in Büchsengut-Thörl führende Schleppbahn wurden genehmigt. Die Anlage einer Verladestelle bei km 13·1/2 der gedachten Localbahn für die Frachtenabgabe und -Aufnahme zu und von dem Eisenwerke Wappensteinhammer wurde gleichfalls genehmigt und gleichzeitig die Bewilligung ertheilt, diese Ladestelle als Haltestelle „Wappensteinhammer“ auch für den Personenverkehr zu benützen. [30. November, Z. 48.796.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 25. August bis zum 27. September wurde im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung an neun Stück für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Güterzugs-Locomotiven mit Schlepptender vorgenommen. — Sämmtliche 9 Locomotiven sind nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 27. Februar 1887, Z. 6445, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gebaut. Die Kessel dieser Locomotiven haben laut Certificat die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Die Maschinen gehören der Kategorie IV c an und tragen die Inventarsnummer 7472 bis 7480 und die Fabricationsnummern 2338 bis 2346. Diese 9 Locomotiven sind gleichartig gebaut und besitzen im Ganzen vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind nicht vorhanden. Diese vier Achsen sind miteinander gekuppelt. — Die Maschinen haben horizontale, aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames; die Steuerung zeigt die Construction nach Gooch, ist innenliegend und geschieht die Umsteuerung mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind Balanciers nicht vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen; die Locomotiven sind weiters noch ausgerüstet mit einem variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, Classe E 9, einem gewöhnlichen Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Bremse (Vacuum) auf die vier Locomotivachsen wirkend, Spindelbremse, und einem Geschwindigkeitsmesser nach System Haushälter. Die Spurweite bei allen Locomotiven ist die normale, der Durchmesser der Trieb- und Kuppelräder 1·130 mm, die Gesammtlänge jeder der Locomotiven 10·070 m, das Totalgewicht derselben im ausgerüsteten Zustande beträgt 55·1 t, die concessionirte Dampfspannung 11 Atmosphären. Die mit diesen Maschinen unternommenen Probefahrten fanden in der Zeit vom 25. August bis zum 27. September auf der 11·8 km langen Theilstrecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen von Wien nach Purkersdorf und retour statt. Die hiebei erzielten maximalen Geschwindigkeiten betrugen 45, 50, 60, 61 und 65 km per Stunde und die durchschnittlichen Geschwindigkeiten 27, 37, bezw. 39 km per Stunde. Im Hinblicke auf das in jeder Hinsicht günstige Ergebniss dieser technisch - polizeilichen Prüfungen wurden die vorbeschriebenen 9 Locomotiven als für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen geeignet erklärt. [Z. 64.419.]

Zusammenstellung

der im Monate November 1893 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1046	16.611	4.230	21.887	50	97	44	191	0·8	130	9	130	5	.	.	.	8	.	14
Nordöstliche Linien	180	3.690	3.840	7.710	4	34	54	92	1·1	34	3	109	8	.	.	.	4	.	4
Dalmatiner Staatsbahn	.	267	.	267	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	60	600	30	690	2	3	.	5	0·7	4	.	1	.	.	.	.	1	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	2	390	330	722	.	.	1	1	0·1	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	120	930	810	1.860	2	2	2	6	0·3	4	1	12	.	2	.	.	.	.	1
Böhmische Westbahn	60	334	150	544	.	8	.	8	1·4	5	3	2	.	.	.	.	.	.	1
Buschtěhrader Eisenbahn	60	240	1.531	1.831	1	3	8	12	0·6	3	.	8	.	3	.	.	.	.	3
Eisenbahn Wien-Aspang	.	410	744	1.154	.	7	.	7	0·6	4	.	2	.	1	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	210	120	330	.	3	.	3	0·9	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	459	3.961	3.126	7.546	31	35	8	74	0·9	64	2	40	19	.	.	1	2	.	20
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	420	.	420	.	10	.	10	2·3	5	1	4	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	180	60	240	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	450	60	510	.	1	.	1	0·2	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	330	2.850	1.838	5.018	21	6	.	27	0·5	32	.	5	.	.	.	.	.	1	9
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	488	2.454	750	3.692	34	63	1	98	2·6	81	5	52	.	1	.	.	.	1	.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	240	39	279	.	2	.	2	0·7	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	751	4.424	873	6.048	7	54	11	72	1·1	85	11	47	6	2	.	1	1	2	15
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.085	330	1.415	.	3	.	3	0·2	1	1	1	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	120	240	360	.	1	3	4	1·1	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	10	1.200	.	1.210	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	3566	41.066	19.101	63.733	152	332	132	616	.	458	36	420	38	9	.	2	16	4	67

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 0·0 „
3. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
4. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 0·1 „
5. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . . 0·2 „
6. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·2 „
7. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 0·3 „
8. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·5 „
9. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 0·6 „
10. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 0·6 „
11. Istrianer Staatsbahn . . . . . 0·7 „
12. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 0·7 „
13. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 0·8 pCt.
14. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 0·9 „
15. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 0·9 „
16. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 1·1 „
17. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 1·1 „
18. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 1·1 „
19. Böhmische Westbahn . . . . . 1·4 „
20. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 2·3 „
21. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 2·6 „

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Anschaffung eines Reservoirwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat den vom Verwaltungsrathe der k. k. priv. böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Vorlage gebrachten Typenplänen für einen von der Firma Josef A. Brdlik in Kralup anzuschaffenden Reservoirwagen, welcher bei der Firma Ringhoffer in Prag-Smichov hergestellt und in den Fahrpark der böhmischen Nordbahn eingestellt werden soll, die erbetene Genehmigung ertheilt.

[Z. 66.136.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Eröffnung der Personenhaltestelle Karanitz für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 20. December ist die zwischen den Stationen Dobrenitz-Sirowatka und Chlumetz gelegene Haltestelle Karanitz für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. In dieser Haltestelle werden die Personenzüge Nr. 401, 402, 409, 410, 417 und 418 bedingungsweise anhalten. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle durch den Bahnwächter. Diejenigen Stationen und Haltestellen, nach welchen die Fahrkarten zur Ausgabe gelangen, sowie die Fahrpreise, sind aus der in der Haltestelle affichirten Fahrpreistabelle zu ersehen. Rücksichtlich der Beförderung der Personen und des Gepäckes von und nach Karanitz gelten die Bestimmungen des Tarifes für den Transport von Personen und Reisegepäck, giltig vom 1. Juni 1893 sammt Nachträgen. Eine Aufbewahrung des in der Haltestelle Karanitz anlangenden Gepäckes findet nicht statt; das Gepäck ist sonach gleich nach Ankunft des Zuges in Empfang zu nehmen.

[Z. 67.781.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Typengenehmigung für Personenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat den von der Centralverwaltung der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn in Vorlage gebrachten Typenplänen für Personenwagen III. Classe, von welchen jene mit Seitengang zur Einstellung in die Schnellzüge in Aussicht genommen sind, die ohne Seitengang hingegen alternativ auch für Güterbeförderung zur Verwendung gelangen sollen, die erbetene Genehmigung ertheilt. [Z. 59.371.]

Werksbahn des Kladnoer Eisenwerkes. (Anschaffung einer Locomotive.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Direction des „Eisenwerkes Kladno" der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft erbetene Verwendung der schmalspurigen, von der Eisenhandlungsfirma Theodor Neumann in Wien käuflich erworbenen Locomotive, welche bisher bei einer Bauunternehmung in Tirol verwendet wurde, unter der Voraussetzung gestattet, dass die gesetzliche Kesselprobe, sowie die technisch-polizeiliche Prüfung dieser Locomotive bereits vollzogen wurde, widrigenfalls diese Prüfungen noch vor Inbetriebsetzung dieser Maschine auf der Kladnoer Werksbahn vorgenommen werden müssten. [Z. 61.412.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate November.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. November die 18·9 km lange Theilstrecke Pillkallen-Rautenberg der Nebenbahnstrecke Ragnit-Pillkallen im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Bromberg mit der Station Pillkallen, der Station Schorellen (9·4 km), dem Haltepunkte Drozwalde (13·4 km) und der Station Rautenberg (18·9 km) für den Personen- und Güterverkehr; die Stationen dienen dem Gesammtverkehre, der Haltepunkt Drozwalde dient nur dem Personen- und Gepäckverkehre; die Strecke Pillkallen-Rantenberg ist dem kgl. Eisenbahnbetriebsamte zu Königsberg unterstellt; die 33·9 km lange Strecke Fordon-Culmsee im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Bromberg für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Fordon (bestehende Station), Ostrometzko (Haltestelle 5·5 km), Damerau (Haltestelle 11·2 km), Unislaw (Station 19·0 km), Nawra (Haltestelle 25·8 km) und Culmsee (Station 33·9 km); die Verkehrsstellen sind für den Gesammtverkehr eingerichtet; gleichzeitig ist die an die Linie Fordon-Culmsee anschliessende Bahnstrecke Karlsdorf-Fordon, Theilstrecke der Bahnlinie Bromberg-Fordon aus dem Betriebsamtshezirk Bromberg in den Betriebsamtsbezirk Thorn übergegangen; die 13·9 km lange Nebenbahn Ottmachau-Landesgrenze bei Heinersdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau mit der Haltestelle Mösen und dem Bahnhofe III. Classe Heinersdorf für den Personen- und Güterverkehr; die beiden Verkehrsstellen sind zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern, der Bahnhof Heinersdorf ausserdem zur Ver- und Entladung von Fahrzeugen geeignet; die Annahme und Auslieferung von explosiven Gütern ist auf beiden Verkehrsstellen ausgeschlossen; die Strecke Ottmachau-Heinersdorf ist dem kgl. Eisenbahnbetriebsamte zu Neisse unterstellt; die 13·88 km lange Strecke Piepenburg-Regenwalde der Alt Damm-Colberger Eisenbahn-Gesellschaft für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Piepenburg (Abzweigestation von der Strecke Gollnow-Colberg), Jemryshöhe (Haltepunkt 3·82 km), Ornshagen (Station 7·54 km) und Regenwalde (Station 13·88 km); die Station Piepenburg ist für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen, der Haltepunkt Jemryshöhe für den Personenverkehr eingerichtet; die Stationen Ornshagen und Regenwalde dienen dem Gesammtverkehre; am 6. November die 4·21 km lange Reststrecke Floh-Seligenthal-Kleinschmalkalden der Nebenbahn Schmalkaden-Kleinschmalkalden im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Erfurt für den öffentlichen Verkehr; die an dieser Reststrecke gelegene Haltestelle Kleinschmalkalden ist für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet.

b) In Bayern: Am 18. November die 30·4 km lange Localbahn Kitzingen-Gerolzhofen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr; für Güterabfertigung sind die Haltestellen Kitzingen-Etwashausen, Grosslangheim, Kleinlangheim, Wiesentheid, Prichsenstadt, Stadelschwarzach, Lülsfeld und die Endstation Gerolzhofen eingerichtet, während die Halteplätze Reubelshof, Rüdenhausen-Feuerbach, Geesdorf, Järkendorf und Frankenwinheim hauptsächlich dem Personenverkehre dienen, da hier nur während des Zugsaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte von 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittlung des Conducteurs zur Aufgabe gelangen können; die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäcksabfertigung im Localverkehre erfolgt am oder im Zuge durch den Conducteur; die Betriebsleitung hat ihren Sitz in der Endstation Gerolzhofen und ist bis auf Weiteres der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München unterstellt.

c) In Sachsen: Am 19. Novemher die 4·2 km lange elektrische Strassenbahn Blasewitz-Tolkewitz-Laubegast der Dresdner Strassenbahn-Gesellschaft für den öffentlichen Verkehr.

d) In Oldenburg: Am 1. November die 2·89 km lange Theilstrecke Bockhorn-Grabstede der Vareler Nebenbahnen bezw. der grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr; die an dieser Theilstrecke gelegene Station Grabstede ist für den nnbeschränkten Personenverkehr, sowie für die Annahme und Abfertigung von Leichen, Kleinvieh — soweit dieses im Vorläufer befördert wird — und Gütern in Wagenladungen eingerichtet; die Abfertigung von Gepäck, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen, sowie von Eil- und Frachtstückgut nach und von Grabstede bleibt ausgeschlossen.

e) In Sachsen-Meiningen: Am 25. November die 10·722 km lange Localbahn Rentwertshausen-Römhild mit den Zwischenstationen Queienfeld, Wolfmannshausen, Westenfeld und Haina für den Personen- und Güterverkehr; dieselbe ist von der kgl. Bayer. Staatseisenbahnverwaltung für Rechnung der herzogl. Sachsen-Meiningenschen Regierung erbaut worden, und wird von ersterer pachtweise betrieben; der kleinste Bogenhalbmesser dieser Localbahn beträgt 180 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4·5 m festem Radstande verkehren können; ebenso können auf die Localbahn Wagen mit mehr als 10 t Bruttolast für die Achse nicht übergehen; für Güterabfertigung ist nur die Endstation Römhild eingerichtet, während die Halteplätze Queienfeld, Wolfmannshausen, Westenfeld und Haina vorerst nur dem Personenverkehre dienen; doch können anch an diesen Halteplätzen während des Zugsaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittlung des Conducteurs zur Aufgabe gelangen; die Ausgabe der Fahrkarten und die Gepäcksabfertigung im Localverkehre erfolgt am oder im Zuge durch den Conducteur; die Betriebsleitung hat ihren Sitz in der Station Rentwertshausen und ist dem kgl. Bayer. Oberbahnamte Bamberg unterstellt.

f) In Elsass-Lothringen: Am 1. November die 34·805 km lange Strecke Merzweiler-Walburg-Selz der Reichseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Merzweiler (bestehende Station der Hagenau-Saargemünder Bahn), Eschbach (Station 7·124 km), Walburg (Station 11·850 km), Snrburg (Station 15·513 km), Betschdorf (Station 20·366 km), Rittershofen (Haltepunkt 23·839 km), Hatten (Station 25·594 km), Niederrödern (Station 30·777 km) und Selz (bestehende Station der Bahnlinie Strassburg-Lauterburg); die Stationen sind für den Gesammtverkehr, der Haltepunkt Rittershofen ist nur für den Personenverkehr eingerichtet; die Strecke Merzweiler-Selz ist der Betriebsdirection Strassburg II unterstellt; ferner die 5·620 km lange Strecke Münster-Metzeral der Reichseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Münster (Endstation der Linie Colmar-Münster), Luttenbach Haltepunkt 1·180 km), Breitenbach (Haltestelle 2·564 km), Mühlbach (Haltestelle 3·911 km) und Metzeral (Station 5·620 km); die Stationen und Haltestellen dienen dem Gesammtverkehre, während der Haltepunkt Lnttenhach nur für den Personenverkehr eingerichtet ist; die Strecke Münster-Metzeral ist der Betriebsdirection Colmar unterstellt.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate November.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. November die Station Miesterhorst zwischen den Stationen Oebisfelde und Mieste im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Magdeburg für den Güterverkehr in Wagenladungen mit der Beschränkung, dass bis auf Weiteres Sendungen von Miesterhorst nur in Frachtüberweisung, nach dieser Station nur in Francofracht angenommen werden und Sendungen mit Nachnahmebelastung ausgeschlossen sind; die Haltestelle Haldern zwischen den Stationen Mehrhoog nnd Empel im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Köln (rechtsrheinische), welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehre diente, auch für den Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; die Station Zerrenthin zwischen den Stationen Löcknitz und Pasewalk im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Berlin für den Güterverkehr in Wagenladungen mit der Beschränkung, dass Sendungen nach dieser Station nur frankirt, von derselben nur unfrankirt und in beiden Richtungen ohne Nachnahmebelastnng zur Auflieferung gelangen können; die Abfertigung von Stückgut, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; die Haltestelle Linderode an der Strecke Cottbus-Sagan im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Erfurt, welche bisher für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von lebenden Thieren; die Haltestelle Bantorf an der Strecke Weetzen-Haste im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Hannover, welche bisher für den Personen- und Güterverhehr in Wagenladungen eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Reisegepäck, Eilgut und Frachtstückgut, sowie von Leichen und lebenden Thieren; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und feuergefährlichen Gegenständen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Reisby zwischen den Stationen Bröns und Hoidding im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Altona für den Personenverkehr; Reisegepäck wird nur nach diesem Haltepunkte abgefertigt; der Haltepunkt Eckersdorf N.-Schl. an der Strecke Neusalz a. O.-Sagan im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau für den Personenverkehr; der Schlacht- und Viehhof in Sudenburg im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Magdeburg für Vieh in Einzelsendungen; die Haltestelle Blankenburg bei Berlin im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Berlin, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehre diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; ferner der neue Personenbahnhof in Erfurt im gleichnamigen Directionsbezirke für den öffentlichen Verkehr; am 15. November der Haltepunkt Hämmern zwischen den Stationen Hückeswagen und Wipperfürth im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Elberfeld für den Persouenverkehr; Reisegepäck wird auf diesem Haltepnnkte nur zur nachträglichen Abfertigung angenommen; die Haltestelle Zarnefanz zwischen den Stationen Grossrambin und Belgard im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Bromberg, auch zur Abfertigung von Stückgütern und Eilgütern; am 18. November die Haltestelle Gross-Wubiser zwischen den Stationen Klemzow und Butterfelde-Mohrin im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Berlin für den Güterverkehr in Wagenladnngen mit der Beschränkung, dass Sendungen nach Gross-Wubiser nur frankirt, von dort nur unfrankirt und in beiden Richtungen ohne Nachnahme zur Auflieferung gelangen dürfen; die Abfertigung von Stückgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen.

b) In Bayern: Am 1. November die Haltestelle Wiedergeltingen zwischen den Stationen Buchloe und Türkheim der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den uubeschränkten Stückgutverkehr und der Haltepunkt Grossarmschlag zwischen den Stationen Spiegelau und Grafenau der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Ver- und Entladung von Wagenladungsgütern, zu deren Ver- und Entladung nicht besondere eisenbahnseitige Einrichtungen, wie Rampen, Krahne etc. erforderlich sind; ferner am 10. November die Haltestelle Lühe zwischen den Stationen Wernburg und und Luhe-Wildenau der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden.

c) In Sachsen: Am 1. November die Haltestelle Connewitz zwischen den Stationen Leipzig und Oetzsch der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur dem Güterverkehre diente, auch für den Personen- und Gepäckverkehr.

d) In Hessen: Am 6. November die Haltestelle Mücke zwischen den Stationen Niederohmen und Grünberg der grossherzogl. Oberhessischen Eisenbahnen für die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen aller Art, und am 15. November die Haltestelle Wallenrod zwischen den Stationen Lauterbach und Renzendorf der grossherzogl. Oberhessischen Eisenbahnen für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Abfertignng von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, sowie von explosiven Gegenständen nach und von dieser Haltestelle bleibt ausgeschlossen.

e) In Oldenburg: Am 15. November der Haltepunkt Kayhauserfeld an der Strecke Oldenburg-Ocholt der Oldenburgischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr unter gleichzeitiger Auflassung des Personenhaltepunktes Petersfehn.

f) In Reuss j. L.: Am 1. November die Haltestelle Töppeln zwischen den Stationen Kraftsdorf und Gera der Weimar-Geraer Eisenbahn für den Wagenladungsverkehr mit Ausschluss von Langholz, Vieh und Fahrzeugen.

g) In Elsass-Lothringen: Am 1. November die Station Düdelingen Dorf an der Strecke Bettemburg-Düdelingen der Reichseisenbahnen auch für die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen aller Art.

Preussen. (Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen in den Monaten Jänner bis October.) Nach der „Z. d. V. D. E. V." wurden auf den kgl. preussischen Staatseisenbahnen in den Monaten Jänner bis October 1893 im Vergleiche zu denselben Monaten des Vorjahres vereinnahmt:

im Monat	für Personen	gegen 1892	für Güter	gegen 1892
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
Jänner . .	13,427.297	— 409.089	49,290.264	+ 3,759.817
Februar .	13,116.152	— 388.127	50,303.001	+ 3,052.240
März . . .	16,988.879	+ 1,386.783	54,971.949	+ 2,844.15
April . . .	21,483.282	+ 609.935	50,286.326	+ 1,484.734
Mai . . .	24,242.290	+ 4,834.472	51,323.293	+ 2,275.029
Juni . . .	21,584.479	— 3,531.003	49,846.455	+ 2,665.803
Juli . . .	27,622.784	— 188.135	52,369.308	+ 1,715.024
Augnst . .	25,741.123	+ 879.877	56,979.170	+ 4,210.221
September .	22,917,775	+ 3,505.872	58,154.142	+ 4,242.185
October . .	20,589.676	+ 787.242	62,136.835	+ 3,321.902

	insgesammt	gegen 1892
	Mk.	Mk.
Jänner	66,782.790	+ 3,372.520
Februar . . .	67,383.620	+ 2,797.704
März	80,133.862	+ 2,973.841
April	75,514.616	+ 2,179.760
Mai	79,352.727	+ 7,210.479
Juni	75,238,541	— 799.429
Juli	84,027.833	+ 1,561.440
August	86,792.137	+ 5,316.474
September . .	85,245.667	+ 7,849.561
October . . .	87,247.699	+ 4,451.958

Die ersten sieben Monate des Etatsjahres 1893/94 erbrachten: Aus dem Personenverkehr 164,426.176 (gegen 1892 + 6,639.832) Mark, aus dem Güterverkehr 384,753.193 (+ 21,712.796) Mark, aus sonstigen Quellen 28,139.257 (+ 914.719) Mark, zusammen 577,318.626 (+ 29,267.347) Mark oder für 1 km 22.469 (+ 853) Mark.

Württemberg. (Erleichterungen im Personenverkehre.) Die Württembergischen Staatseisenbahnen haben vom 15. December ab zwei neue Arten von Fahrkarten zur Ansgabe gebracht, durch welche eine wesentliche Erleichterung des Personenverkehrs in Absicht auf die Bequemlichkeit der Reisenden beim Lösen der Fahrkarten, auf die Benutzung der Züge und auf den Fahrpreis herbeigeführt wird.

Die eine Art sind Karten, die den Inhaber berechtigen, während des Zeitraumes von 15 Tagen, vom Tage der Ausstellung an gerechnet, sämmtliche Strecken der Württembergischen Staatsbahnen mit allen fahrplanmässigen Zügen (mit Schnellzügen ohne Entrichtung eines besonderen Zuschlags) in beliebiger Richtung und beliebig oft zu befahren. Der Preis dieser Karten, die mit der Unterschrift und der Photographie des Inhabers zu versehen sind, ist auf 20 Mk. für die III., 30 Mk. für die II. und 45 Mk. für die I. Wagenclasse festgesetzt. Im Orient-Expresszug sind diese Zeitkarten I. Classe nur gegen Zuzahlung des für diesen Zug vorgeschriebenen Zuschlags benutzbar. Für Kinder wird eine besondere Ermässigung nicht gewährt. Die Karten sind bei den Fahrkartenstellen der grösseren Stationen auf mindestens eine Stunde zuvor gemachte

Bestellung erhältlich, bei anderen Stationen soll die Bestellung spätestens 24 Stunden vor der beabsichtigten Benützung erfolgen. Der Vortheil dieser Karten für den Reisenden liegt, abgesehen von der günstigen Preisbestimmung, insbesondere darin, dass das Lösen von Zuschlags- und Umwegskarten, die Abstempelung der Karten bei Unterbrechung der Fahrt u. s. w. wegfällt.

Die zweite Art besteht in Fahrscheinbüchern für 30 Fahrten innerhalb eines Jahres zwischen zwei bestimmten Stationen. Die Ausgabe erfolgt für die I., II. oder III. Wagenclasse der gewöhnlichen Personenzüge oder der Schnellzüge. Die Benützung der Fahrscheinbücher der I. Schnellzugsclasse ist auch im Orient-Expresszug gegen Entrichtung des für diesen Zug vorgesehenen Zuschlags gestattet. Die einjährige Giltigkeitsdauer wird vom Tage der Ausstellung an gerechnet. Diese kann an jedem beliebigen Tage erfolgen. Das Ende der Giltigkeit wird auf dem Fahrscheinbuch vermerkt. Es wird eine Ermässigung von einem Drittel an dem 30fachen Betrage des Preises einer einfachen Fahrkarte für die betreffende Strecke, Wagenclasse und Zugsgattung gewährt. Für Kinder werden Fahrscheinbücher zum halben Preise ausgegeben. Fahrscheinbücher können bei jeder Station gegen Erlegung einer Druckgebühr von 60 Pf. für das Stück bestellt werden; bei Bezahlung des Preises für das Fahrscheinbuch wird diese Druckgebühr zurückvergütet, sie verfällt aber bei Nichtabnahme eines bestellten Buches. Soweit gedruckte Fahrscheinbücher aufliegen, erfolgt die Abgabe durch die Fahrkartenstelle ohne Vorausbestellung, anderenfalls spätestens innerhalb 5 Tagen nach der Bestellung. Das Fahrscheinbuch enthält 30 einzelne Fahrscheine, welche auf der darauf bezeichneten Bahnstrecke in beliebiger Richtung benutzt werden können. Bei der Empfangnahme und jedenfalls vor Ausführung der ersten Fahrt ist das Fahrscheinbuch von dem Besteller (Abonnenten) mit seiner Namensunterschrift zu versehen.

Die Fahrscheinbücher sind benutzbar für die darauf angegebene Person, für deren Familienangehörige, die mit ihr in häuslicher Gemeinschaft zusammenlebenden sonstigen Personen, die Dienstboten und das Geschäftspersonal, und zwar sowohl in Begleitung des Abonnenten, als ohne dessen Begleitung. Mehrere auf ein Fahrscheinbuch reisende Personen müssen in einem und demselben Wagen und thunlichst auch in der gleichen Wagenabtheilung Platz nehmen. Einzelne Fahrscheine ohne den Umschlag sind ungiltig, ebenso sind von dem Reisenden selbst abgetrennte Fahrscheine ungiltig, auch wenn das Buch mit vorgezeigt wird.

Die württembergische Staatseisenbahn-Verwaltung ist die erste deutsche Eisenbahnverwaltung, welche Karten für das ganze Bahnnetz mit so niedrigem Preise ausgibt.

[„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Portugal. (Verordnung über das Eisenbahn-Schuldrecht.) Die kgl. portugiesische Regierung hat über das Eisenbahn-Schuldrecht Anfangs November folgende Verordnung erlassen:

Art I. Die Gesellschaften, welche Concessionen für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen erhalten haben oder die sich in Zukunft zu diesem Zwecke bilden werden, können nur am Orte ihres Verwaltungssitzes nach den Bestimmungen des gemeinen Rechts gerichtlich belangt werden.

§ 1. Bei dem gegen sie eingeleiteten gerichtlichen Verfahren und den Erkenntnissen des Rechtsstreites, die etwa gegen sie ergehen, haben sich die Gerichte a) auf die Vorschriften und die Bedingungen des Vertrages oder der Concession, b) auf die Eisenbahngesetze und Verordnungen, c) auf die in gegenwärtiger Verordnung aufgestellten Regeln und Vorschriften zu stützen.

§ 2. Die Anwendbarkeit dieser Bestimmungen richtet sich besonders nach der Form des Rechtsstreites, nach der Art und dem Gegenstande des Rechtshandels; auf die gewöhnliche Gesetzgebung muss indessen für die nicht vorgesehenen Fälle und auch dann zurückgegriffen werden, wenn ihre Anwendung weder den Bestimmungen der genannten Rechtsurkunden widerspricht, noch mit ihnen unverträglich ist.

§ 3. Die Mitwirkung des Staatsministeriums hat bei allen auf Grund der gegenwärtigen Verordnung eingeleiteten Rechtsstreitigkeiten zu erfolgen.

Art. II. Um die Schulden dieser Gesellschaften zurückzuzahlen, darf man nur Beschlag legen: a) auf die Reineinnahmen nach Abzug aller Verwaltungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten; b) auf den bei öffentlicher Versteigerung erzielten Verkaufspreis der Concession; c) auf die Vermögensbestände, die nicht als Zubehör der Bahn anzusehen und auf die Bauten sowie Materialien, die zur Erhaltung und zum Betriebe der Linien nicht erforderlich oder bestimmt sind; d) auf den schon fälligen oder noch nicht fälligen Restbetrag, welcher bis zur Vollzahlung des gezeichneten Kapitals auf die Antheilscheine noch einzuzahlen ist; e) auf die Guthaben dritter Personen gegenüber.

Art. III. Wenn ein Inhaber einer Schuldverschreibung oder irgend ein anderer rechtmässiger Gläubiger die Zahlung seines Guthabens auf gerichtlichem Wege erreichen will, so hat er bei dem zuständigen Richter zu beantragen, dass die schuldende Gesellschaft auf den der Ladung folgenden zweiten Gerichtstag unter Androhung der Verurtheilung beim Nichterscheinen vorgeladen werde, um sich über den Rechtsanspruch oder die Beweisurkunde zu erklären.

§. 1. Wenn der Rechtsanspruch und die Verpflichtung anerkannt werden, so gilt die Klage als beendet und wird durch ein vollstreckbares Urtheil abgeschlossen; wird dagegen der Rechtsanspruch anerkannt, die Verpflichtung aber bestritten, oder werden alle beide bestritten, so muss das Verfahren unter der gewöhnlichen Form bis zum entgültigen Erkenntniss fortgesetzt werden.

§ 2. Im Falle der Vollstreckbarkeit des Urtheils hat der Richter eine Frist von 14 Tagen festzusetzen, innerhalb deren die Gesellschaft Zahlung leisten kann, oder aber dem Gericht eine Uebersicht ihrer Einnahmen sowie der allgemeinen Verwaltungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten der ihr concessionirten Linien während der letzten 12 Monate und ausserdem eine Uebersicht der fälligen oder im nächsten Halbjahr fällig werdenden Schulden vorzulegen hat.

§ 3. Wenn die Gesellschaft nicht Zahlung leistet oder wenn sie in der angegebenen Frist die geforderten Rechnungen nicht vorlegt, so wird sie für zahlungsunfähig erklärt. Legt sie diese Urkunden vor und beweiste sie, dass die Gesellschaft ein genügendes Guthaben besitzt, um die fällig oder in einem halben Jahre fällig werdenden Schulden zu decken, so wird sie gemäss den Bestimmungen des Art. II gepfändet. Ergeben die vorgelegten Urkunden, dass kein Guthaben vorhanden ist, oder dass es nicht ausreicht, um die genannten Schulden zu decken, so legt der Richter der Gesellschaft auf, innerhalb 14 Tagen eine Vermögensaufstellung (Guthaben und Schuld), die Rechnungsbücher und Belege einzureichen.

§ 4. Die Vermögensaufstellung (Bilanz) muss von einem Bericht begleitet sein, der angibt: a) die Namen der Gläubiger auf Grund von Gehalt oder Besoldungen, Enteignungen, Dienstleistungen oder Entschädigungen, Bauten und Materialien; b) die ausgegebenen Schuldverschreibungen, ihre Nummern, ihr Nennwerth, ihr Handelswerth am Tage der Vermögensaufstellung, die fälligen und nicht eingelösten Zinsscheine, die fälligen und nicht erfolgten Tilgungen; c) die Namen der anderen Gläubiger.

§ 5. Schuldverschreibungen, deren Ausgabe genehmigt, aber noch nicht erfolgt ist, dürfen weder in dem ebengenannten Verzeichniss noch in der Vermögensaufstellung aufgeführt werden, auch wenn sie als Bürgschaft für eine Schuld der Gesellschaft hinterlegt worden sind.

Art. IV. Die Zahlungsunfähigkeit wird ausserdem in folgenden Fällen erklärt: a) auf Antrag der Gesellschaften selbst, die alsdann ihre Vermögensaufstellung nebst Gläubigerliste, ihre Rechnungsbücher nebst Belegen vorzulegen haben; b) infolge einer an den Richter gelangenden amtlichen Mittheilung der Regierung, in der sie sich als Gläubiger der Gesellschaft erklärt und urkundlich nachweist, dass die Gesellschaft nicht im Stande ist, alle von ihr eingegangenen Verpflichtungen zu erfüllen. In diesem Falle wird die Zahlungsunfähigkeit ohne weitere Förmlichkeit während der Sitzung vom Richter erklärt.

Art. V. Das die Zahlungsunfähigkeit erklärende Erkenntniss wird im „Staatsanzeiger“ veröffentlicht, und hat folgende Wirkungen: a) die sofortige Einstellung aller gegen die Gesellschaft schwebenden Pfändungsklagen und die Zurückweisung der Einleitung solcher Klagen; b) die Verpflichtung für die Gesellschaft, innerhalb 2 Monaten einen Entwurf zum Vergleich (convençao) mit ihren Gläubigern vorzulegen; c) die Verpflichtung, alle 14 Tage die nach Abzug der Verwaltungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten verbleibenden Reineinnahmen der concessionirten Linien an die allgemeine Hinterlegungscasse abzuführen.

Art. VI. Der Entwurf zum Vergleich mit den Gläubigern wird dem Richter vorgelegt, der ihn im „Staatsanzeiger“ und in zwei der bedeutendsten Zeitungen von Paris, Berlin und London veröffentlichen lässt; man kann zugleich die Veröffentlichung in den Hauptstädten anderer Länder fordern.

§ 1. Im Verein mit der Veröffentlichung wird ein Aufruf erlassen, der die Gläubiger auffordert, innerhalb 3 Monaten zu

erklären, ob sie den von der Gesellschaft vorgeschlagenen Vergleich annehmen oder verwerfen.

§ 2. Die Genehmigung oder Verwerfung kann einzeln oder durch eine Gesammterklärung der verschiedenen Gläubiger vermittelst Schreibens an den Richter erfolgen.

§ 3. Wenn die Gläubiger Inhaber von Schuldverschreibungen sind, so muss ihre Erklärung von dem Hinterlegungsschein über die Schuldverschreibungen oder Zinsscheine begleitet sein; diese Hinterlegung muss entweder am Sitze der schuldenden Gesellschaft oder bei einem portugiesischen Consulat oder einer in- oder ausländischen Bank erfolgen und darf ohne ausdrücklicher Genehmigung des Richters nicht zurückgezogen werden. Die Erklärung der anderen Gläubiger wird unter Bezug auf die Gläubigerliste der Gesellschaft festgestellt.

Art. VII. Der Vergleich wird genehmigt oder verworfen, wenn er in diesem oder jenem Sinne die Stimmen von Gläubigern, welche zwei Drittel der Gesammtschuld der Gesellschaft vertreten, vereinigt.

§ 1. Wenn nach Ablauf der dreimonatlichen Frist weder die Stimmen für noch wider die Annahme die erforderlichen zwei Drittel ausmachen, so ordnet der Richter eine neue Veröffentlichung und einen neuen Aufruf der Gläubiger an, damit sie, soweit es noch nicht geschehen ist, ihre Stimme innerhalb zwei Monaten in der angegebenen Form abgeben.

§ 2. Nach Ablauf dieser Frist wird der Vergleich als genehmigt oder verworfen betrachtet, wenn die Gesammtheit der zustimmenden Erklärungen ein höheres Capital vertritt als diejenige der Ablehnungen, und umgekehrt.

§ 3. Im Falle der Genehmigung wird der Vergleich vom Richter bestätigt und erhält dadurch sowohl für die Gesellschaft als auch für die Gläubiger bindende Kraft.

Art. VIII. Wenn die Zahlungsunfähigkeit in der vorgeschriebenen Form erklärt ist, so wird die Gesellschaft durch einen Ausschuss verwaltet, der von der Regierung ernannt wird und aus 9 Mitgliedern besteht; davon vertreten 3 die Regierung, 3 werden aus den Verwaltungsräthen der Gesellschaft und die anderen 3 aus den Hauptgläubigern gewählt. In diesem Falle werden die gesetzlich gewählten, geschäftsführenden Körperschaften einfach berathende Körperschaften, an die sich der Ausschuss wenden kann, wenn er es für zweckmässig hält.

§ 1. Falls die Gesellschaft schon zahlungsunfähig ist zu der Zeit, wo die Regierung eine bezügliche Erklärung beim Richter erwirkt, so kann die Regierung ohne Verzug den Ausschuss zur Verwaltung ernennen.

§ 2. Die Aufgaben dieses Ausschusses sind: a) das Unternehmen für Rechnung der Gesellschaft zu verwalten; b) die für die Neubildung der Gesellschaft erforderlichen Einrichtungen auszuarbeiten und vorzuschlagen und der Regierung die Aenderung zu unterbreiten, welche gemäss diesen Einrichtungen und den Bestimmungen des Art. X des gegenwärtigen Gesetzes an den Concessions-Urkunden und Satzungen vorgenommen werden müssen.

Art. IX. Der Vergleich kann Vorrechte für gewisse Gruppen von Schuldverschreibungen, sowie für die Zahlungsweise der Zinsen als auch des Capitals einführen.

Art. X. Die Vergleiche, die nach den Bestimmungen der gegenwärtigen Verordnung erfolgen, dürfen dem Gerichte erst vorgelegt werden, nachdem sie die Genehmigung der Regierung bezüglich der Interessen des Staates erhalten haben; diese Genehmigung muss im „Staatsanzeiger" veröffentlicht werden und sich auf folgende Anordnungen gründen:

§ 1. Der Vergleich muss gewährleisten: a) das Verstaatlichungsrecht nach der ursprünglichen Concession und bei derjenigen Aenderung der Verträge, die zur leichteren Ausübung dieses Rechtes für nothwendig oder zweckmässig erachtet werden; b) die Vertretung der Gläubiger in der Verwaltung der Gesellschaft; c) ein wirksames Einwirkungs- und Aufsichtsrecht des Staates bezüglich der Verwaltung der Gesellschaft; d) das Recht der Regierung, die Beschlüsse der Gesellschaften bezüglich der Ausgabe von Antheilscheinen oder Schuldverschreibungen, bezüglich der Erwerbung oder Verpachtung von Linien, bezüglich allgemeiner Unternehmerverträge und bezüglich aller Verwaltungshandlungen, die den Gesetzen, Satzungen oder Staatsinteressen zuwiderlaufen, zu verschieben und aufzuheben.

§ 2. In die zweimonatliche Frist zur gerichtlichen Vorlage des Vergleichsentwurfes ist nicht die Zeit einbegriffen, die zwischen der Einreichung des Vergleiches an die Regierung und der Veröffentlichung ihrer bezüglichen Entschliessung verstreicht.

Art. XI. Die Gesellschaft wird in folgenden Fällen für bankbrüchig erklärt: a) wenn sie die gerichtliche Vorlage des Vergleichsentwurfes in der vorgeschriebenen Frist verabsäumt; b) wenn die Regierung die Genehmigung des ihr vorgelegten Entwurfes verweigert; c) wenn der Vergleichsentwurf als abgelehnt von den Gläubigern angesehen werden muss; d) wenn die Gesellschaft, nachdem der Vergleich genehmigt und bestätigt ist, nicht alle Bedingungen erfüllt.

In letzterem Falle kann der Concurs nur erklärt werden, wenn es ein oder mehrere Gläubiger, die wenigstens $^1/_{20}$ der Gesellschaftsschuld vertreten, beantragen.

Art. XII. Sobald der Bankbruch erklärt ist, wird vom Richter ein Finanzrath aus 2 Verwaltungsräthen und 3 Hauptgläubigern gebildet und dieser unter den Vorsitz eines Regierungsvertreters mit entscheidender Stimme gestellt.

§ 1. Wird der Bankbruch der Gesellschaft zu einer Zeit erklärt, wo sie unter der Leitung des gemeinschaftlich von Regierung, Gesellschaft und Gläubigern erwählten Ausschusses steht, so hat dieser die Befugnisse des Finanzrathes, der dann nicht ernannt wird.

§ 2. Die Aufgaben des Finanzrathes sind: a) die fahrende und liegende Habe der Gesellschaft zu verwalten; b) für den Betrieb und die Unterhaltung der Linien zu sorgen; c) alle 14 Tage die Reineinnahmen des Unternehmens entweder an die allgemeine Hinterlegungscasse oder an die Bank von Portugal abzuführen; d) zur Bestandsaufstellung, Beschreibung und Abschätzung der Linien, Baulichkeiten, zugehörigen und daran hängenden Gegenstände, Maschinen, Werkzeuge, Geräthe, Materialien und der anderen Güter, fahrender oder liegender Habe, die Eigenthum der Gesellschaft sind, zu schreiten; e) bei der Regierung die Verdingungsausschreibung der Concession für die noch übrige Concessionszeit zu beantragen.

§ 3. Die geschäftsführenden Körperschaften der Gesellschaft hören, sobald der Bankbruch erklärt ist, in jeder Beziehung auf zu bestehen.

Art. XIII. Die Regierung macht die Vergebung mittelst öffentlicher Verdingung 6 Monate vorher bekannt; in dem Ausschreiben werden die Concessionsbedingungen, die vom Bewerber zu gebenden Bürgschaften und die Art der Verdingung mitgetheilt.

§ 1. Die Grundlage der Verdingung wird nach dem Schätzungswerthe der Bestandsnachweisung unter Abzug der von der Regierung gezahlten Beihilfen und Unterstützungen, sowie des Werthes der etwa vom Staate unentgeltlich überlassenen Ländereien berechnet.

§ 2. Die Concession wird dem Meistbietenden zugesprochen.

§ 3. Der mit dem Zuschlage bedachte Bewerber darf von der Concession erst Besitz nehmen, nachdem er den Verdingungspreis erlegt oder nach einstimmiger Genehmigung des Finanzrathes bezw. des Ausschusses die Zahlung gerichtlich sichergestellt hat.

§ 4. Der mit dem Zuschlag bedachte Bewerber tritt mit voller Wirkung an die Stelle des ursprünglichen Concessionsinhabers in allen Verwaltungs-, Verkehrs-, technischen und rechtlichen Beziehungen, die seit dem Zeitpunkte der Besitznahme angeknüpft sind.

Art. XIV. Auch wenn der neue Concessionsinhaber in den Besitz der Concession getreten ist, bleibt der Finanzrath bezw. Ausschuss bestehen, um die Abrechnung des Vermögens und der Schuld der Gesellschaft, die Eintheilung und Befriedigung der Gläubiger nach den Bestimmungen der allgemeinen Gesetze und der gegenwärtigen Verordnung vor dem Gerichte fortzusetzen.

Art. XV. Wenn die Verdingung nicht zum Verkaufe der Concession führt, so beruft der Finanzrath, bezw. Ausschuss eine allgemeine Versammlung aller Gläubiger ein und schlägt ihnen vor, sich mit der Genehmigung der Regierung zu einer Gesellschaft zusammenzuschliessen und das Unternehmen unter Beachtung der ursprünglichen Concessionsbedingungen bis zum Ablauf der Concession zu verwalten und zu betreiben.

§ 1. Dieser Beschluss wird rechtsgiltig, wenn er die Mehrheit der Gläubiger auf sich vereinigt.

§ 2. Hat sich die Gesellschaft gebildet und ist in den Besitz der Verwaltung getreten, so werden die Betriebserträge alljährig dazu verwendet, die Schulden der bankbrüchigen Gesellschaft zu tilgen; dabei ist auf die Bedeutung der Schulden und die vom Gericht unter Beachtung des Art. XXVII etwa zugegebene Vorrechtsstellung Rücksicht zu nehmen.

Art. XVI. Wenn die Gläubiger beschliessen, keine Gesellschaft zu bilden, oder wenn dieser Vorschlag nicht die gesetzliche Anzahl Stimmen auf sich vereinigt, oder wenn die Versammlung nicht zu Stande kommt, so ergreift die Regierung

Besitz von den Linien mit allen festen und Fahrbetriebsmitteln, Baulichkeiten und sonstigen Zubehör, verwaltet und betreibt sie für Staatsrechnung oder ertheilt die Concession einer anderen Unternehmung, wie es in einem besonderen Gesetze bestimmt werden wird.

Art. XVII. Wenn der Staat Gläubiger einer bankbrüchig oder zahlungsunfähig gewordenen Gesellschaft ist, so sind für die Rückzahlung seines Guthabens und der entsprechenden Zinsen folgende Vorrechte einzuräumen: a) die aus baaren Zahlungen des Staatsschatzes herrührenden Guthaben sind in gleicher Münze zurückzuzahlen; b) die aus der Uebergabe auswärtiger Schuldverschreibungen herrührenden Guthaben sind in Gold zurückzuzahlen; c) der Werth der ausländischen Münzen und Werthpapiere ist nach dem Börsencurse desjenigen Tages, an dem die Uebergabe durch den Staatsschatz stattgefunden hat, zu berechnen; d) in den laufenden Rechnungen zwischen der Gesellschaft und dem Staate sollen die Bedingungen des Zinssatzes und der Capitalisation gegenseitig die gleichen sein.

Art. XVIII. Alle früheren Gesetze, soweit sie der gegenwärtigen Verordnung widersprechen, werden aufgehoben.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 T. Gehalt ist am 16. November nach 16tägiger Fahrt mit 19 Passagieren und 2301 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay und Brindisi in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Bombay 981.795 kg Baumwolle (hievon 471.750 kg für Venedig), 570.937 kg Ricinussamen (hievon 469.437 kg für Venedig), 50.750 kg Leinsamen für Venedig, 850 kg Curiositäten, 400 kg Möbeln, 260 kg Cigarren, 180 kg Thee, 406.000 kg Rübsamen, 27.913 kg Senfsamen, 203.000 kg Teelsamen, 40.600 kg Mirabellen; aus Aden 9642 kg Kaffee, 1945 kg Wachs, 3040 kg Perlmutter, 610 kg Häute; aus Port Said 407 kg Cigarren, 2000 kg Thee, 1034 kg Gummi. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 918.887 fl. österr. Währung.

— (Ankunft des Dampfers „Medusa" von Santos.) Dieser Dampfer von 1686 T. Gehalt ist am 17. November nach 50tägiger Fahrt mit 5 Passagieren und 1915 Gewichtstonnen factischer Ladung von Santos in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Santos 1,288.620 kg Kaffee; aus Rio de Janeiro 404.400 kg Kaffee; aus Bahia 180.000 kg Kaffee (hievon 93.000 kg für Venedig), 42.000 kg Häute (hievon 30.000 kg für Venedig). Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,904.520 fl. ö. W.

Preussen. (Strompolizei-Verordnung für die Oderbrücke bei Tschicherzig.) Nachdem das Flusskabel für die Fernsprech-Verbindungsleitung Schwiebus-Grünberg an der Durchfahrtsöffnung an der Oderbrücke bei Tschicherzig verlegt worden ist, hat die Oderstrombau-Verwaltung in Breslau mit Verordnung vom 4. December das Anhalten der Schiffe und Flösse durch Ankerwerfen, das Einstossen der Schröcken und Bootshaken, sowie die Benützung mit Eisen beschlagener Ruder und Stangen zur Fortbewegung der Fahrzeuge und Flösse, desgleichen das Schleppen der Anker, bei der Oderbrücke zu Tschicherzig für die Strecke von 20 m oberhalb bis 20 m unterhalb derselben, wie durch Tafeln und Tonnen kenntlich gemacht worden, verboten.

Schweiz. (Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Constanz und Schaffhausen.) Um die in dem zwischen der Schweiz und dem Grossherzogthume Baden am 28. September 1867 zum Zwecke der Regelung der Schiffahrts- und Hafenverhältnisse auf dem Untersee einschliesslich der Rheinstrecke zwischen Constanz und Schaffhausen abgeschlossenen Vertrage enthaltenen Vorschriften den Bedürfnissen des Verkehres anzupassen und um dieselben mit den auf der Bregenzer Conferenz vom 6. Mai 1892 für den Bodensee vereinbarten Bestimmungen in sachentsprechende Uebereinstimmung zu bringen, wurde dieser Vertrag einer gemeinsamen Conferenz zur Durchsicht und Ergänzung der betreffenden Vorschriften überwiesen. Diese Conferenz fand am 13. Mai 1893 in Schaffhausen statt und führte zum Abschlusse von Vereinbarungen — Protokoll und Beilagen — welche sich in der Form der Bregenzer Conferenz, betreffend die Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee, anschliessen. Von der Ersetzung des Staatsvertrages vom 28. September 1867 durch einen neuen Vertrag, wurde Umgang genommen. Nachdem es sich jedoch um die Abänderung eines Staatsvertrages handelt, welche Abänderung der Ratification der gesetzgebenden Bundesbehörden bedarf, empfiehlt der schweizerische Bundesrath der Bundesversammlung folgenden Beschluss-Entwurf zur Annahme: Die in Schaffhausen am 13. Mai 1893 durch die Vertreter der Schweiz und des Grossherzogthums Baden getroffenen Vereinbarungen (Protokoll nebst Beilagen), durch welche der Vertrag vom 28. September 1867, betreffend die Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Constanz und Schaffhausen abgeändert wird, werden genehmigt. Der Bundesrath wird mit der Vollziehung dieser Vereinbarungen beauftragt.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren 1894. (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes in Graz.) Von den in der Liste für das Jahr 1893 verzeichneten 116 Sachverständigen sind 6 weggefallen; dagegen sind 16 neue Sachverständige in der Jahresliste für 1894 zugewachsen und enthält dieselbe nun 126 Sachverständige für das Enteignungsverfahren. [Z. 63.702]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Constituirende Generalversammlung.) Am 18. December wurde im Beisein des Regierungsvertreters, k. k. Ministerial-Concipisten Dr. Victor Rudel, die constituirende Generalversammlung der Actien-Gesellschaft „Localbahn Deutschbrod-Humpoletz" mit dem Sitze in Wien abgehalten. Bei derselben waren 12 Besitzer von mit 40 pCt. eingezahlten Interimsscheinen anwesend, welche zusammen 150.000 fl. nom. des Actiencapitals und 150 Stimmen vertraten. Nachdem der Vorsitzende, k. k. Hofrath Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim, die erfolgte Zeichnung des gesammten Actiencapitals per 250.000 fl. und die statutengemässe Einzahlung von 40 pCt. desselben nachgewiesen hatte, erklärte sich die Versammlung als constituirt. Dieselbe erklärte der Ferneren, dass die neu gebildete Actien-Gesellschaft in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre auf Grund der a. h. Concessionsurkunde, der Concessionsbedingnisse und aller sonstigen von den Concessionären getroffenen Vereinbarungen eintrete. Sodann gab der Vorsitzende bekannt, dass seitens der Staatsverwaltung der k. k. Hofrath Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim, seitens des böhmischen Landesausschusses Dr. Carl Spaček, seitens der Bezirksvertretung Humpoletz Gorgon von Castalovič und seitens der Stadtgemeinde Humpoletz Franz Chalupka in den Verwaltungsrath entsendet wurden. Bei der hierauf vorgenommenen Wahl der fünf weiteren Mitglieder des Verwaltungsrathes wurden Dr. Johann Loštak, Dr. Carl Dostal, Dr. Arnold Beck, Fritz Milner und Philipp Bečvář gewählt. Nach Bevollmächtigung des Dr. Beck zur Durchführung der handelsgerichtlichen Protokollirung der Gesellschaftsfirma wurde die Versammlung geschlossen. Bei der auf die Generalversammlung folgenden constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Hofrath Dr. Ritter von Speil zum Präsidenten und Dr. Loštak zu dessen Stellvertreter gewählt. In das engere Comité wurden Hofrath Dr. Ritter von Speil, Dr. Dostal und Dr. Beck gewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Nachweisung der Zuschläge zu den reglementmässigen Lieferfristen sowie der Lieferfristverkürzungen.) Die vorbezeichnete Nachweisung ist von der geschäftsführenden Verwaltung neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Durch dieselbe wird die im Mai 1892 ausgegegebene Nachweisung nebst Nachtrag I aufgehoben.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecken Pelsöcz-Murány (Murányvölgyer Localbahn (40.926 km), bezw. Szarvas-Orosháza-Mezohegyes (77.004 km) nebst Flügellinie Kis Szenás-Nagy Kondoros (5.673 km) (Békés-Csanáder Localbahn) der kgl. ung. Staatseisenbahnen, von denen die erstgenannte Localbahn am 22., die andere am 23. November dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Karanitz" Oe. N. W. B.

Die zwischen den Stationen Dobřenitz-Sirowatka und Chlumetz unserer Strecke Chlumetz—Königgrätz gelegene Personen-Haltestelle „Karanitz" wurde am 20. December 1893 für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 27. December 1893. [1104]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Wiedereinführung normaler Ladefristen für Güterwagen.

Die auf den eigenen, sowie auf den im diesseitigen Betriebe stehenden Localbahnlinien vom 12. October 1893 eingeführte Herabminderung der Fristen für die Entladung und Beladung der Güterwagen, wird vom 1. Jänner 1894 aufgehoben und treten demnach von dem vorbezeichneten Tage wieder die normalen (tarifmässigen) Ladefristen in Anwendung.

Wien, am 29. December 1893. [1105]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Einführung des Nachtrages II zu Heft 4.

Am 1. Jänner 1894 tritt zum Tarif, Theil II, Heft 4 der Nachtrag II in Kraft, welcher neue Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 2 B (Eisenerze zum Hochofenbetriebe) und Nr. 3 B (Schlacken zum Hochofenbetriebe), sowie einen neuen Ausnahmetarif Nr. 7 (Thoneisenstein Bauxit pp. von Lees-Veldes nach Ratibor) enthält.

Der Nachtrag kann von den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 16. December 1893. [1106]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten österr. Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Verkehr Russisch-Oesterreichische Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits.

Anwendung der Frachtsätze für Nowosielitza transit.

Die in der Nummer 139 dieses Blattes vom 5. December 1893, Seite 2231, enthaltene Kundmachung gleicher Ueberschrift wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 an gänzlich aufgehoben.

Von diesem Tage an tritt eine Beschränkung nur in der Anwendung der im Ausnahmetarife für Getreide etc. vom 1. Mai 1892 für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr enthaltenen Frachtsätze für Nowosielitza trs. in der Weise ein, dass dieselben für Sendungen, welche aus Russland per Achse in Oesterr.-Nowosielitza anlangen, keine Geltung haben.

Es werden sonach von diesem Tage an die fraglichen Frachtsätze gelten:

1. für Sendungen, welche per Bahn aus Russland in Oesterr.-Nowosielitza anlangen, im Kartirungswege;
2. für Sendungen, welche per Bahn oder per Achse von Oesterr.-Nowosielitza nach Russland weiterbefördert werden, in ersterem Falle im Kartirungswege, in letzterem Falle im Rückvergütungswege;
3. für Sendungrn, welche per Achse aus Rumänien in Oesterr.-Nowosielitza anlangen oder per Achse von Oesterr.-Nowosielitza nach Rumänien weiterbefördert werden, in ersterem Falle im Kartirungswege, in letzterem Falle im Rückvergütungswege.

Wien, den 23. December 1893. [1107]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Norddeutscher Verkehr mit Galizien und der Bukowina.

Aufnahme der Station Nowosielitza in den Ausnahmetarif für Getreide etc.

Mit 1. Jänner 1894 wird die Station Nowosielitza in den Ausnahmetarif für Getreide etc. vom 1. September 1892 für den obbezeichneten Verkehr mit nachstehenden Schnittsätzen in die Schnitttafel I einbezogen:

	Schnitttafel I bis zum Schnittpunkte A	B	C
	in Pfennigen für 100 kg		
I. Für Getreide	232	—	—
Cursdifferenz	4	—	—
II. Für Kleie	232	—	—
Cursdifferenz	4	—	—
III. Für Oelkuchen	232	—	—
Cursdifferenz	4	—	—
IV. Für Oelsaaten	232	—	388
Cursdifferenz	4	—	4

Die Bestimmung, dass die Cursdifferenzen von den Frachtsätzen ab 1. Jänner 1894 im vierfachen Betrage abzuziehen sind, gilt auch für die vorstehenden Schnittsätze.

Wien, am 23. December 1893. [1108]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr.

Berichtigung des Anhanges zum Verband-Güter-Tarife, Theil II.

In dem mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 hinausgegebenen Anhange zum Verbands-Güter-Tarife, Theil II (giltig vom 1. Juli 1893) hat es auf Seite 2 statt Leipzig (Thür. Bahnhof) zu lauten: Leipzig (Thür. und Magdeburger Bahnhof.)

Wien, am 28. December 1893. [1109]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2884	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Spiritus	Stationen in Galizien und der Bukowina	Bielitz, Jungbunzlau, Kolin, Lieben, Pardubitz, Prag, Raitz, Smiřitz, Troppau, Wien	I. Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directen Frachtbriefen. Nachweis der erfolgten Weiterbeförderung in gleicher oder höchstens um 10 pCt. geringerer Menge nach dem Anslande oder nach Triest	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Tarif für den Galizisch-Wiener und den Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverband	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für den Bezug des Kobspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina, und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Versandt von raffiniertem Spiritus nach dem Auslande oder nach Triest. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis Ende Februar 1895 vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die hier verlangte Identität des Empfängers des Kobspiritus mit dem Absender von raffiniertem Spiritus erscheint bei den Sendungen nach Wien auch dann hergestellt, wenn die bezüglichen Frachtbriefe zwar an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die thatsächliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betr. Kobspiritus-Sendungen an jene Raffineriefirma in Wien angefolgt wurden, von welcher der Weitertransport des raffinierten Spiritus erfolgt ist	Die auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Transportstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis Wien Nordbahnhof sich ergebenden Frachtsätze werden auch auf Sendungen nach Wien Staatsbahnhof in allen jenen Relationen angewendet, in denen im Tarife für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband gleiche Frachtsätze für Wien Nordbahnhof und Wien Staatsbahnhof enthalten sind
				A) Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn						ad A) 0·15 kr. pro 100 kg und 1 km plus 2 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg				
				B) Rücksichtlich der Strecken:						ad B) kr.				
				Olmütz	Jungbunzlau (Oe.N.W.B.)					40·4				
					Kolin (St.E.G.)					30·2				
					Lieben (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)					39·8				
					Pardubitz (St.E.G.)					28·9				
					Prag (St.E.G., Oe N.W.B. und Bubna)					39·8				
					Smiřitz					27·4				
				Brünn	Raitz					6·5				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Besondere Bemerkungen
2885	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	S p i r i t u s	1. Jungbunzlau (B.N.B.)	Laube-, Tetschen/Bodenbach Landungsplatz	II. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe mit directen Frachtbriefen. Nachweis des erfolgten Bezuges des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Verschiedene Verbandtarife	V e r s c h i e d e n	36 Pfennig excl. Schleppbahngebühr			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Versandt des raffinirten Spiritus, sowie der auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina. Rücksichtlich der Sendungen nach den Elbeumschlagplätzen ausserdem noch Vorlage der Original-Schiffconnaissemente für den Transport per Elbe nach Hamburg. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis 28. Februar 1895 vorzulegen, und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die hier verlangte Identität der den raffinirten Spiritus versendenden Firma mit jener, welche den Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina bezogen hat, erscheint bei den Sendungen ab Wien auch dann hergestellt, wenn die Frachtbriefe, welche den Bezug des Rohspiritus nach Wien documentiren, zwar an die Unionbank in Wien oder an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnamtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffinerie-firma in Wien ausgefolgt worden sind, von welcher der Weiterversandt des raffinirten Spiritus erfolgte	Für Sendungen nach Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die sub 3—10 angeführten Frachtsätze je um 5 Pfennig pro 100 kg, für Sendungen nach Dresden-Elbquai sind diese Frachtsätze um 47 Pfennig pro 100 kg zu erhöhen
				2. Jungbunzlau (B.N.B.)	Dresden-Elbquai					83 Pfennig				
				3. Bielitz	Laube-, Tetschen/Bodenbach Landungsplatz und Ansig Landungsplatz					138 Pfg.				
				4. Kolin (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)						51 Pfg.				
				5. Lieben (St E.G. u. Oe.N.W.B.)						36 Pfg.				
				6. Pardubitz (St.E.G. u. S.N.D.V.B.)						59 Pfg.				
				7. Prag (St.E.G., B.N B., Oe.N.W.B. u. K F.J.B.)						36 Pfg.				
				8. Raitz						89 Pfg.				
				9. Smiřitz						57 Pfg.				
				10. Troppau						127 Pfg.				
				11. Bielitz	Wien K.F.N.B. transit für Sendungen nach der Schweiz und den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel und Schaffhausen, sowie nach Triest und Italien					48·5 kr.				
				12. Troppau						42·7 kr.				
				13. Jungbunzlau (B.N.B.)	Prag K.F.J.B. für Sendungen nach der Schweiz u. den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel und Schaffhausen					33 Centimes				
				14. Kolin (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)						31 Centimes				
				15. Pardubitz (St E.G. u. S.N.D.V.B.)						52 Centimes				
				16. Raitz						77 Centimes				
				17. Smiřitz						48 Centimes				

2886

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Betheiligten Verwaltungen

Spiritus

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
III.				Prag K.F.J.B. loco und transit, Prag B.W.B. Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) B.E.B.	Peri trans.					221 Centimes				
				Prag K.F.J.B. loco und transit Prag B.W.B.	Pontebba trane.					141 Centimes				
				Prag K.F.J.B. loco und transit, Prag Smichow B.E.B. und B.W.B.	St. Margrethen trans.					81·5 kr.				
				Krakau loco und transit	Bregenz trans. Buchs trans. Lindau trans.					79 kr.				
				Krakau loco und transit	Dresden-Elbquai					199 Pfg.				
				Krakau loco und transit	Schönpriesen-Umschlag					147 Pfg. excl. Schleppbahngebühr				
				Krakau loco und transit	Lanbe-, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz					152 Pfg. excl. Schleppbahngebühr				
				Krakau loco und transit	Wien K.F.N.B.trane. für Sendungen nach der Schweiz, Triest und Tirol					59·8 kr.				

Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, mit direct von der ursprünglichen Anfgabestation nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen

Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894

Verschiedene Verbandtarife

Verschieden

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, rücksichtlich der Sendungen nach den Elbeumschlagplätzen ausserdem noch der Original-Schiffsconnaissements für den Export per Elbe nach Hamburg. Die längstens bis 28. Februar 1895 vorzulegenden Frachtdocumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt

Die nebenstehenden für die Strecken von Prag loco und transit nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit zugestandenen Frachtbegünstigungen finden bei den von Prag loco und transit nach schweizerischen Stationen zu den Frachtsätzen des directen Tarifes abgefertigten Sendungen in der Weise Anwendung, dass die aus den directen Frachtsätzen für die genannten Strecken entfallenden Frachtantheile in Francswährung gegen Zahlung der auf Grund des ermässigten Frachtsatzes per 79 kr., bezw. 81·5 kr. entfallenden Gebühr rückerstattet werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2887	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Spiritus	Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina	Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande mit Gestattung der Reexpedition in einer Zwischenstation behufs Raffinirung daselbst	**IV.** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, mit direct nach Stationen der genannten Kronländer, bezw. bei reexpedirten Sendungen, mit direct nach der Reexpeditionsstation und bei der Weiterbeförderung von derselben mit direct nach Stationen der genannten Kronländer lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Diverse Verbandtarife, bezw. Localtarife	Verschieden	Specialtarif 1 des Localtarifes der betreffenden Eisenbahn-Verwaltung	Verschieden	Im Rückvergütungswege	1. Bei direct nach den Alpenländern beförderten Sendungen die auf den Namen der reclamirenden Partei als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate. 2. Bei in einer Zwischenstation reexpedirten Sendungen die auf die reclamirende Partei als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für die Beförderung des Spiritus bis zur Reexpeditionsstation, sowie zum Nachweise der erfolgten Weiterbeförderung nach den Alpenländern die betreffenden auf dieselbe Partei als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis 28. Februar 1895 vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die sub 2 verlangte Identität zwischen dem Empfänger des Rohspiritus und dem Absender des raffinirten Spiritus erscheint bei den in Wien reexpedirten Sendungen auch dann hergestellt, wenn die Frachtbriefe, welche den Bezug des Rohspiritus von Galizien und der Bukowina documentiren, zwar an die Unionbank in Wien oder an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffineriefirma in Wien ausgefolgt worden sind, von welchen der Weiterversandt des raffinirten Spiritus erfolgte	

rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterr. Nordwestbahn, südnorddeutschen Verbindungsbahn und böhmischen Nordbahn

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2888	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	S p i r i t u s	Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina	Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande, ferner nach allen Austrittsstationen über die österr. Reichs-Grenze ins Ausland mit Gestattung der Reexpedition in einer Zwischenstation behufs Raffinirung daselbst	**V.** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe mit directen von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der definitiven Bestimmungsstation, bezw. bei reexpedirten Sendungen mit directe von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der Reexpeditionsstation und bei der Weiterbeförderung von der letzteren mit directe nach der definitiven Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Diverse Verbandtarife, bezw. Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen	Verschieden	Von 1— 50 km . . . . 0·12 kr. Von 151—300 km . . . . 0·09 kr. „ 51—150 „ . . . 0·10 „ für jedes weitere km . . . 0·08 „ Für die Ermittlung der Gebühren nach diesen Frachtsätzen sind die im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1894, Theil II, Heft 1 u. 2, sub Abschnitt A, Punkt IV angegebenen „Bestimmungen für die Frachtberechnung auf Grund der Einheitssätze" massgebend	pro 100 kg und 1 km plus 2 kr. Manipulationsgebühr per 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	1. Im Allgemeinen gegen Vorlage der auf den Namen des declamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate. 2. Bei allen in einer Zwischenstation reexpedirten Sendungen gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bezug des Spiritus in einer Reexpeditionsstation und der auf denselben Namen als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Weiterversandt von der Reexpeditionsstation. Sämmtliche Frachtdocumente dürfen keinerlei Reexpeditionsstempel tragen, sind längstens bis 28. Februar 1895 vorzulegen, und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die bei den reexpedirten Sendungen verlangte Identität zwischen dem Empfänger des Rohspiritus und dem Absender des raffinirten Spiritus erscheint bei den in Wien reexpedirten Sendungen auch dann hergestellt, wenn die Frachtbrief, welche den Bezug des Spiritus nach Wien documentiren, zwar an die Unionbank in Wien oder an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffineriefirma in Wien ausgefolgt worden sind, von welcher der Weiterversandt des raffinirten Spiritus erfolgte	

Alle selbst durch fremde Bahnlinien getrennte k. k. öst. Staatsbahnlinien werden für die Frachtberechnung als eine zusammenhängende Strecke betrachtet. Der auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Strecke Wien—Pontebba trans. entfallende ermässigte Frachtantheil wird unter Zuschlag von 45·6 kr. pro 100 kg auf die Strecke Wien—Peri trans. übertragen. Weiters wird der auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Strecke Wien—Bodenbach entfallende Frachtantheil von 51 kr. convertirt auf 84 Pfg. unter Zuschlag der Schleppbahngebühr auch auf Sendungen im Verkehre von Wien K.E.B., K.F.J.B., St.E.G., Oe.N.W.B. und K.F.N.B. nach Lauhe—Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz, ferner unter Kürzung von 5 Pfg. und Zuschlag der Schlepphahngebühr bei Transporten nach Schönpriesen-Umschlag, endlich unter Zurechnung von 47 Pfg. auf Sendungen nach Dresden-Elbquai angewendet.

Bei den zum Exporte ins Ausland bestimmten Sendungen ist es gleichgiltig, ob die Weiterleitung von der österr. Grenzstation auf dem Land- oder Wasserwege erfolgt.

Besondere Bemerkungen ad I—V.

Bei Sendungen in den unter I bis IV genannten Relationen, ferner bei den in Wien reexpedirten Sendungen im Verkehre nach der Schweiz, Italien und den Alpenländern, sowie nach den Elbeumschlagplätzen, endlich bei Sendungen von Prag K.F.J.B. loco und Lieben loco im Verkehre nach der Schweiz, Tirol und Vorarlberg, sowie nach den Stationen der Südbahnstrecken Mürzzuschlag—Steinbrück (excl. Bruck a. M.), Steinbrück—Rann, Marburg—Prevali, Pragerhof—Polstrau, St. Peter—Nabresina—Görz und St. Peter—Mattuglie—Abbazia erfolgt die Frachtberechnung zum Zwecke der Rückvergütung unter Zugrundelegung der vorstehenden Frachtermässigungen in dem Falle, wenn die Partei auf dem Frachtbriefe den einzuhaltenden Transportweg nicht vorschreibt, stets auf der für die Partei günstigsten Route ohne Rücksicht auf die beim Transporte factisch benützten Bahnstrecken. Schreibt die Partei den einzuhaltenden Transportweg auf dem Frachtbriefe vor, so findet die vorbezeichnete Frachtberechnung nur dann statt, wenn der vorgeschriebene Transportweg in der betreffenden Relation nach Massgabe der Verkehrsleitungs-Vorschriften zu irgend einer Zeit zur Transportbedienung zugelassen ist, gleichviel ob letzteres zur Zeit der Abfertigung der Fall ist oder nicht.

In allen anderen, als den vorbezeichneten Fällen, sowie in allen anderen, als den obangegebenen Relationen werden die vorstehenden Frachtbegünstigungen nur auf die thatsächlich benützten Transportstrecken angewendet.

Die auf Grund der vorstehenden Frachtbegünstigungen für Sendungen nach Wilten sich ergebenden Frachtsätze gelten in gleicher Höhe auch für Sendungen nach Innsbruck.

Die laut vorstehender Publication für Spiritussendungen von Stationen in Galizien und der Bukowina nach Laube—Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz bestehenden Tarifzugeständnisse finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in den öffentlichen Landes-Lagerhäusern in Lemberg und Krakau oder in dem Spiritus-Freilager in Bielitz-Biala der Reexpedition unterzogen werden.

Bei derlei Sendungen sind zum Zwecke der Erstattung der Frachtdifferenz innerhalb der vorgeschriebenen Frist vorzulegen:

1. Die auf das betreffende öffentliche Landes-Lagerhaus in Lemberg oder Krakau, bezw. auf das Spiritus-Freilager in Bielitz-Biala als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport der Spiritussendungen von der betreffenden Versandtstation in Galizien und der Bukowina nach Lemberg, bezw. Krakau oder Bielitz.
2. Die auf dasselbe Landes-Lagerhaus, bezw. Spiritus-Freilager als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate über den Weitertransport der eingelagerten Sendungen nach den vorgenannten Elbeumschlagplätzen.
3. Die Original-Schiffsconnaissemente über den Transport der Sendungen per Elbe nach Hamburg.

Sämmtliche Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt.

Die aus Anlass der Reexpedition erwachsenen Lager-, Manipulations-, Reexpeditions- und sonstigen Gebühren bilden keinen Gegenstand der Rückvergütung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
2889	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Glas und Glaswaaren aller Art der Pos. G 14, G 20, G 21 und G 22 des Tarif-Theiles I, a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen, b) bei Aufgabe von, oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Czudin	Hliboka	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. ad a) 32 ad b) 29	kr. ad a) 25 ad b) 18	kr. ad a) 7 ad b) 11	Im Kartirungswege		
2890	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Hartes Brennholz (für Sendungen von den Verladestellen der Schleppbahn Berbometh-Mezebrody)	Berbometh a. S.	Czernowitz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	23	17·33	5·67	Im Kartirungswege		
					Volksgarten				22	16·63	5·37			
2891	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Abfallholz	Berbometh a. S	Czernowitz	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des zur Verladung verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	23	21·45	1·55	Im Kartirungswege		Bei welchem Abfallholze wird, wenn bei Verladung desselben das Ladegewicht nicht erreicht wird, bei constatirter rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das factische Gewicht der Sendung, in minimo 80 Procent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens der Gebührenberechnung zu Grunde gelegt
					Znezka				25	21·58	3·42			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2892	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2	Lukawetz a. S.	Hliboka transit, für Nepolokoutz und westlich von Nepolokoutz gelegene Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Unterlassung jeder Achsvorfrachtung von den Stationen Lukawetz und Zadowa nach Nepolokoutz. Die Uebernahme dieser Verpflichtung seitens der einzelnen Firmen, welche auf die nebige Frachtbegünstigung reflectiren, ist vorher mit einer bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg einzureichenden schriftlichen Erklärung anzumelden	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	26 kr.	4·1 kr.	11·9 kr.	Im Kartirungswege		
				Zadowa					22 kr.	14·1 kr.	8·9 kr.			
2893	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schnittholz, breites, und zwar Pfosten von mindestens 58 mm Stärke	Kimpolung	Hatna	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	30 kr.	20·1 kr.	9·9 kr.	Im Kartirungswege		
			Sägespäne aus der Pos. H 27 des Tarifheftes I	Berhometh a. S. für Sendungen von Meżebrody	Zuczka				51 kr.	16·2 kr.	34·8 kr.			
2894	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz	Berhometh Czudin Komarestie Lukawetz Panka Petroutz Storozynetz Zadowa	Kolomea	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 33 27 28 32 27 24 24 30	kr. 21 18 18 19 18 15 15 18	kr. 12 9 10 13 9 9 9 12	Im Kartirungswege		
				Berhometh Czudin Komarestie Lukawetz Panka Petroutz Storozynetz Zadowa	Zablotów				31 25 26 30 25 22 22 28	21 18 18 19 18 15 15 18	10 7 8 11 7 7 7 10			
				Berhometh Czudin Komarestie Lukawetz Panka Petroutz Storozynetz Zadowa	Sniatyn				29 23 24 28 23 20 20 26	21 18 18 19 18 15 15 18	8 5 6 9 5 5 5 8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2895	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H 19 des Tarif-Theiles I	Czudin	Hliboka transit (für Sendungen nach Wien, Triest, Deutschland oder Böhmen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufgabe mit direct nach Wien, Triest, oder nach einer Station in Böhmen oder Deutschland lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	18 kr.	11 kr	7 kr.	Im Kartirungswege		
2896	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Abfall- (Brenn-) Holz	Wama transit für Sendungen von Russ.-Moldawitza	Hatna transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	Kreuzer 14	10	4	Im Kartirungswege		Bei welchem Abfallholze wird, wenn bei Verladung desselben das Ladegewicht nicht erreicht wird, bei constatirter rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das factische Gewicht der Sendung, in minimo aber 80% des Ladegewichtes des verwendeten Wagens der Gebührenberechnung zu Grunde gelegt
				Wama transit für Sendungen von den Verladestellen Russ.-Moldawitza, Watra-Moldawitza, Dragosza und Dejer der Schleppbahn Russ.-Moldawitza—Wama	Czernowitz				24	20	4			
					Volksgarten				23	19	4			
2897	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Dranitzen und Schindeln aus der Pos. H 19 des Tarif-Theiles I	Berhometh a/S.	Hliboka	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	Kreuzer 28	18·55	9·45	Im Kartirungswege		
				Czudin					18	9·80	8·20			
				Karapczin a/S.					7	3·15	3·85			
				Komarestie-Slobodzia					20	11·20	8·80			
				Lukawetz a/S.					26	16·45	9·55			
				Panka					17	9·10	7·90			
				Petroutz a/S.					14	7·—	7·—			
				Storozynetz					14	7·—	7·—			
				Zadowa					23	13·65	9·35			
				Berhometh a/S.	Czernowitz und Volksgarten				27	26·45	0·55			
				Czudin					20	17·60	2·40			
				Karapczin a/S.					16	13·05	2·95			
				Komarestie-Slobodzia					22	19·20	2·80			
				Lukawetz a/S.					26	24·45	1·55			
				Panka					22	18·—	4·—			
				Petroutz a/S.					20	16·—	4·—			
				Storozynetz					20	16·	4·—			
				Zadowa					22	20·95	1·05			
				Berhometh a/S	Lužan				33	31·55	1·45			
				Czudin					26	22·80	3·20			
				Karapczin a/S.					20	16·15	3·85			
				Komarestie-Slobodzia					28	24·20	3·80			
				Lukawatz a/S.					32	29·45	2·55			
				Panka					28	22·10	5·90			
				Petroutz a/S.					27	20·—	7·—			
				Storozynetz					27	20·—	7·—			
				Zadowa					28	26·65	1·35			

| Fortlaufende Nr. | | |

Fortlaufende Nr.	2901	2902	2903	2904
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahenen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Schnittholz der Pos. H 19 des Tarif-Theiles I, welches aus einem mindestens 40 km von der Eisenbahnstation Kimpolung entfernten Sägewerke zur Bahnstation Kimpolung zugeführt wird	Holz des Specialtarifes 2	Korn (Roggen) und Weizen aus der Pos. G 13 des Tariftheiles I	Mineralwasser der Pos. M 24 des Tariftheiles I
für die Transportstrecke von	Kimpolung	Czernowitz	Nowoselitza	Kimpolung
für die Transportstrecke nach	Hatna transit mit der Bestimmung nach westlich von Hatna gelegenen Stationen.	Nowosielitza transit (für Russland)	Czernowitz loco	Hatna transit
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Anfgabe mit direct nach der Bestimmungestation lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Verpflichtung des betreffenden Sägewerkes mittelst schriftlicher Erklärung, sein gesammtes mittelst Eisenbahn zum Versandt gelangendes Productionsquantum Schnittmaterial anschliesslich ab Kimpolung per Bahn zu verfrachten	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Aufgabe in ganzen Wagenladungen à 10000 kg, resp. Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Bezuges in der Station Czernowitz und Abfuhr vom Bahnhofe mittelst Strassenfuhrwerk	Aufgabe in ganzen Wageuladungen, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directen Frachtbriefen nach Rumänien. Unterlassung jeder Verfrachtung per Bistritza
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	32 kr.	21 kr.	30 kr.	64 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	20 kr.	14 kr.	25 kr.	40 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	12 kr.	7 kr.	5 kr.	24 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1895 vorzulegen sind	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung des k. k. Zollamtes in Nowosielitza über den erfolgten Austritt der betreffenden Sendung nach Russland enthalten müssen und längstens bis Ende Februar 1895 vorzulegen sind	Gegen auf die schliessende Firma als Absender und Empfänger lautende Originalfrachtbriefe, welche mit der schriftlichen Bestätigung der Station Czernowitz, dass die betreffenden Sendungen in dieser Station bezogen und mittelst Strassenfuhrwerk vom Bahnhofe abgeführt wurden, versehen sein müssen. Die bezüglichen Frachtbriefe sind längstens bis Ende März 1895 vorzulegen	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Originalfrachtbriefe, welche die Bestätigung der Station Czernowitz, dass die betreffenden Sendungen in dieser Station bezogen und mittelst Strassenfuhrwerk vom Bahnhofe abgeführt wurden, versehen sein müssen. Die bezüglichen Frachtbriefe sind längstens bis Ende März 1895 vorzulegen
Besondere Bemerkungen	Sägewerke, welche von dem nebenstehenden Frachtsatze Gebrauch machen wollen, haben dies der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vorher anzuzeigen und die vorgeschriebene Erklärung wegen Verfrachtung ihrer gesammten Production per Bahn ab Kimpolung abzugeben			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2905	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Der Classification des Theiles I für die Güterverkehre zwischen den Eisenbahnen Deutschlands etc. einerseits und Oesterreich-Ungarns andererseits	Den in den nebengenannten Heften des süddeutsch-österr.-ung. Güterverkehres einbezogenen österr.-ung. Stationen	Den Stationen der grossherz. badischen Staatsbahnen a) Neckarau, b) Riegel		Vom 1. Jänner 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1894	Theil II, Heft Nr. 2 vom 1. April 1885 " II, " " 9 " 1. Mai 1886 für den süddeutsch-österr.-ung. Güterverkehr	Im genannten Tarife besteht kein directer Satz	*)		Im Kartirungswege		

*) Die directen Frachtsätze sind zu bilden:

a) für Neckarau durch Anstoss folgender Beträge an die Frachtsätze der Station Rheinau . . . . . Mark pro 100 kg

Eilgut	0·14
Stückgut I	0·07
" II	0·07
Classe A 1	0·04
" B	0·04
" C 1	0·04
" C 2	0·04
" A 2	0·03
Specialtarif I	0·03
" II	0·02
" III	0·01

b) für Riegel durch Anstoss folgender Beträge an die Frachtsätze der Station Offenburg . . . . . Mark pro 100 kg

Eilgut	0·90
Stückgut I	0·45
" II	0·45
Classe A 1	0·28
" B	0·25
" C 1	0·28
" C 2	0·25
" A 2	0·21
Specialtarif I	0·19
" II	0·14
" III	0·09

2906	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art als Frachtgut*)	Wien (K.E.B.) / Leobersdorf / Wittmannsdorf — oder umgekehrt	Passau, k. k. österr. Staatsbahnen	a) Die betreffenden Sendungen müssen nachweishar nach, resp. von England zur Beförderung gelangt sein. b) Anlieferung, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagenladung auf einem Frachtbrief. c) Die bezüglichen Sendungen müssen auf Grund parteiseitiger Frachtbriefvorschrift in Passau Station der k.k.öst.St.B. zur Umexpedition gelangen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	Verschieden	Franken Gold: 1·50 / 1·65 / 1·63	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Documente, u. zw.: Orig.-Frachtbr. oder Frachtbr.-Duplic., sowie Orig.-Conosemente, welche Documente die englische Provenienz resp. die englische Destination nnzweifelhaft nachweisen müssen. Diese Documente sind mit ordnungsmässig gestempelter Rechnung spätestens 3 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses in Vorlage zu bringen	*) Die Sendungen dürfen nicht aus Artikeln gebildet sein, welche laut Betriebsreglement des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nur bedingungsweise zum Transport zugelassen sind. Dagegen unterliegt die Anwendung des gegenwärtigen Zugeständnisses auf solche, nur bedingungsweise zum Transport zugelassene Artikel keinem Anstande, wenn dieselben einzeln in Wagenladungen von mind. 5 oder 10 t zur Auflieferung gebracht werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2907	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Ziegel (Mauer- und Dachziegel), bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Angern	Lundenburg	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur Verwendung beim Baue von Industrie-Etablissements in Lundenburg bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende August 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 8·7	kr. 5·8	kr. 2·9	Im Rückvergütungswege	Auf das banführende industrielle Etablissement in Lundenburg als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche von Seite der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Auspitz					6·2	3·4	2·8			
			2. Cement, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Wien Nordbahnhof					21·9	11·1	10·8			
			3. Bausteine und Kalk, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Nikolsburg					5·8	3·2	2·6			
			4. Kalk, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Standing					23·8	21·4	2·4			
			5. Fundament- und Säulenunterlagesteine, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Hradisch					10·2	7·3	2·9			
				Wien Nordbhf.					13·9	11·1	2·8			
				Brünn transito (für Sendungen von Brüsau-Brünnlitz und Segen-Gottes)					10·9	8·1	2·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2908	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zucker der Position Z—8 der Güterclassification des Tariftheiles I, vom 1. Jänner 1893	Krzenowitz	Lundenburg	Anfgabe von, bezw. Frachtzablnng für mindestens 10000 kg pro Fracbtbrief nnd Wagen; Bestimmnng der Sendnngen znr Ergänzung der Vorrätbe einer durcb Brand zerstörten Zuckerfabrik in Lnndenburg; Anf- und Abladen der Transporte durch Parteiorgane	Vom 1, Jänner 1894 bis anf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Angnst 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	25·0	19·1	5·9	Im Rückvergütnngswege	Anf die beziebende Zuckerfabrik als Empfängerin lantende Original-Frachtbriefe, die nicbt wieder znrückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zngeständnisses	
				Rohatetz					18·5	14·4	4·1			
				Eisenz-Pisek transito (für Sendungen von Ung.-Ostra)					46·5	34·6	11·9			
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		8. Mascbinen, bei Auflieferung in jeder Menge	b) Sternberg transito (für Sendungen von Zöptau)	Lnndenburg	Anfrecbthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur Verwendnng beim Bane von Indnstrie-Etablissements in Lnndenbnrg bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Angnst 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	85·4	49·5	35·9	Im Rückvergütungswege	Auf das baufübrende indnstrielle Etablissement in Lundenbnrg als Anfgeber nnd Empfänger lantende Original-Fracbtbriefe, welche von Seite der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zngeständnisses	Die Frachtbegünstigung ad 8. b) hat rücksicbtlich der Strecke Lnndenbnrg-Sternberg transito anch für die von Lnndenbnrg nach Zöptau in Reparatur gehenden Maschinen Geltnng, nnd gelangt in diesem Falle die entfallende Refactie gegen Vorlage der anf das banfübrende industrielle Etablissement in Lnndenburg als Anfgeber lantenden Original-Anfnahmsscheine, die nicht wieder znrückgestellt werden, zur Erstattnng
				a) Brünn loco und transito (letzteres für Sendungen von Adamsthal, Prag und Königgrätz)					40·0	24·1	15·9			
			7. Eiserne Traversen, bei Anfgabe von, bezw. Fracbtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Wien Nordbahnhof					27·5	21·8	5·7			
			6. Eiserne Röbren, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Brünn loco nnd transito (letzteres für Sendnngen von Adamstbal, Prag nnd Königgrätz)					21·1	15·9	5·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:							
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		hei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		
				von	nach			Bezeichnung		
								Frachtsatz per 100 kg		
								per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	
									Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	
								Art der Durchführung		
								Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
								Besondere Bemerkungen		

2909

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Betheiligten Verwaltungen

Je ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 5 kg bei Beförderung mit den Schnellzügen Nr. 1 und 3 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den anschliessenden Zügen der mitbetheiligten Verwaltung	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 1 und ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 20 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3 und in beiden Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der mitbetheiligten Verwaltung	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 100 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 1 und für ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3 und in beiden Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der mitbetheiligten Verwaltung

Wien Nordbahnhof

Tarnow	Czernowitz	Przemysl	Lemberg C. B.

Auflieferung der Zeitungspackete unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse, mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Unterlassung einer Declaration des Interesses an der Lieferung auf den Frachtbriefen. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursachen der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen

Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894

Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893

1047·0 kr.	1809·0 kr.	1317·0 kr.	1452·0 kr.
593·4 kr.	1184·8 kr.	773·3 kr.	876·8 kr.
453·6 kr.	624·2 kr.	543·7 kr.	575·2 kr.

Im Kartirungswege

Fortlaufende Nr.	2910	2911	1912
Die Publication erfolgt von der und un der Namen	Mährisch-schlesischen Centralbahn	Mährisch-schlesischen Centralbahn	Oesterr. Nordwestbahn
Betheiligten Verwaltungen			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Mehl und Mahlproducte	Regiegüter: 1) gewöhnliche Eilgüter; 2) Stückgüter aller Art als Frachtgut; 3) Wagenladungsgüter (exclusive Kohle); 4) neue Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend; 5) Locomotive und Tender. Tenderlocomotive und Schleppteuder	Coaks und Kohlenziegel (Briquettes)
für die Transportstrecke: von	Jägerndorf; Dornstadtl; Olbersdorf; Hennersdorf	und vice versa: Olmütz und Ziegenbals	Schwadowitz Eipel
für die Transportstrecke: nach	allen Stationen	und vice versa: Kriegsdorf und Erbersdorf	Klein-Schwechat
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen von den an den angeführten Stationen gelegenen Mühlen-Etablissements stammen und dieee im Frachtbriefe ale Aufgeber erscheinen	Bei Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen, und muss die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen oder eine ihrer Dienststellen als Aufgeber und Empfänger erscheinen	Bis zu einem Maximalquantum von 8000 metr. Tonnen. Anfrechthaltung der Bedingungen des Ausnahmetarifes I des Localtarifes der Oe.N.W.B. etc. vom 1. August 1883, resp. des Nachtrages I A vom 1. Jänner 1894
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende Februar 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis längstens 31. December 1894	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883. Gebührentarif der k. k. Donau-Uferbahn vom 1. Jänner 1887
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	Verschieden	63·0 kr. ö. W. Noten
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Von 1— 50 km . . . . . 0·28 kr. „ 51—100 „ . . . . . 0·24 „ „ 101—130 „ . . . . . 0·22 „ pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb.	1) 1·— kr. pro 100 kg und 1 km, plus 5 kr. Mgb. 2) 0·2 „ „ „ „ „ 1 „ „ 2 „ „ 3) 0·13 „ „ „ „ „ 1 „ „ 2 „ „ 4) 0·13 „ „ „ „ „ 1 „ „ 2 „ „ 5) 0·23 „ „ „ „ „ 1 „ „ 3 „ „	43·1 kr. ö. W. Noten
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden	Verechieden	19·9 kr. ö. W. Noten
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der von den Mühlen-Etablissemente als Aufgeber erecheinenden Duplicat-Frachtbriefe, welche spätest. bis Ende Mai 1894 einzureichen sind	Gegen Vorlage der anf die schliessende Firma oder einer ihrer Dienststellen ale Vereender und Empfänger lantenden Original-Aufgabsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende Februar 1895 einzureichen sind	
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2913	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Banmateriale	Sämmtlichen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn nnd Südnorddeutschen Verbindungsbahn	R o s s i t z	Anfgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Bis zur erlangten Benützungs-Bewilligung, längstens jedoch bis Ends December 1894	Localtarif	Verschieden	50%ige Ermässigung der Local-Frachtsätze *)		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Partei „Zucker-Raffinerie Heinr. Benies in Rossitz“ als Empfänger lautenden Frachtbriefe bis Ende Februar 1895	*) Als Minimal-Einheitssatz muss eine Taxe von 0·1 kr. pro 100 kg nnd jedes Kilometer verbleiben. Die Ermässigung bat Giltigkeit nur für Sendungen znm Bane der Zucker-Raffinerie Heinr. Benies in Rossitz
2914	Oesterr. Nordwestbahn	Steine*) nnd Kalk*)	Pardnbitz	Rossitz	In vollen Wagenladungen	Bis znr erlangten Benützungs-Bewilligung, längstens bis Ende December 1894			80 kr. ö. W. pro Wagen		Im Rückvergütungswege	Gilt nur für Steintransporte von Chotzen, Kalkpodol und Prachowitz, sowie für Kalk von Kalkpodol und Prachowitz	
2915	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Holz des Specialtarifes 2	S k n t s c h	H l i n s k o	Anfrechthaltnng der für Güter des Sp.-T. 2 giltigen Bestimmnngen. Das Anf- nnd Abladen hat die Partei dnrch ihre Leute nnd auf ihre Kosten in der für disse Leistnng jeweilig festgesetzten Frist zn bewerkstelligen	Bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Angnst 1883 (sammt Nachträgen)						Im Kartirungswege		

| Kreuzer | | | | | |

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2916	Kremsthalbahn		Normales Eilgut, Ermässigtes und besonders ermässigtes Eilgut, Stückgüter der Classe I und II	Bad Hall	Linz	Directe Kartirung	Giltig bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1894	Tarif für den Eilgut- und Frachtenverkehr, giltig vom 1. November 1893	kr. 100·0 40·0 48·0 40·0	kr. 32·5 32·5 20·0 20·0	kr. 67·5 7·5 28·0 20·0	Im Kartirungswege		Minimalgebühr per Ladung 20 kr.
				und vice versa im directen Verkehre mit Wien										
2917	Kremsthalbahn		Güter aller Art, mit Ausnahme von Sensen und Zaggel	In allen Relationen		Bei einem Minimalquantum von 50 Wagenladungen à 10 Tonnen pro Jahr	Pro 1894	Sämmtliche Tarifsätze für den Eil- und Frachtgüterverkehr der Kremsthalbahn			5 Percent	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1895	
2918	Kremsthalbahn		Schnittholz	Klans-Steyrling	Linz transit	Bei Verfrachtung von mindestens 100 } Waggons 200 } à 10 Tons 300 } pro Jahr	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Ausnahmetarif IV	kr. 27·8 27·8 27·8	kr. 24·8 23·8 22·8	kr. 3·0 4·0 5·0	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufgabs - Recepisse bis längstens Ende Jänner 1895	
2919	Kremsthalbahn		Bloch- und Langholz	Klans-Steyrling Herndl Micheldorf Kirchdorf Kremsmünster	Linz loco	Bei Verfrachtung von mindestens 100 Waggenladungen à 10 Tons pro Jahr ab diesen Stationen	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Ausnahmetarif V	kr. 22·5 21·4 19·4 18·3 14·8	kr. 21·5 20·5 18·5 18·0 14·4	kr. 1·0 0·9 0·9 0·3 0·4	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe von Seite jener Firma, welche die Fracht bezahlt, bis längstens Ende Jänner 1895	
2920				Klaus-Steyrling Herndl Micheldorf Kirchdorf Kremsmünster		Bei Verfrachtung von mindestens 150 Waggon à 10 Tons pro Jahr ab diesen Stationen			22·5 21·4 19·4 18·3 14·8	21·0 20·0 18·0 17·5 14·2	1·5 1·4 1·4 0·8 0·6			
2921				Klaus-Steyrling Herndl Micheldorf Kirchdorf Schlierbach Kremsmünster		Bei Verfrachtung von mindestens 200 Waggon à 10 Tons pro Jahr ab diesen Stationen			22·5 21·4 19·4 18·3 17·0 14·8	20·5 19·5 17·5 17·0 16·8 14·0	2·0 1·9 1·9 1·3 0·2 0·8			
2922				Klaus-Steyrling Herndl Micheldorf Kirchdorf Schlierbach Wartberg Kremsmünster		Bei Verfrachtung von mindestens 300 Waggon à 10 Tons pro Jahr ab diesen Stationen			22·5 21·4 19·4 18·3 17·0 15·8 14·8	19·5 18·5 17·0 17·0 16·0 15·0 14·0	3·0 2·9 2·4 1·3 1·0 0·8 0·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2923	K r e m s t h a l b a h n		Bloch- und Langholz bis 19 m Länge	Klaus Steyrling	Linz transit	Bei Verfrachtung von mindestens 100 / 200 / 300 Waggon à 10 Tons pro Jahr	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Ansnahmetarif V	22·5	19·5	3·0	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Origin.-Aufgabs-Recepisse bis längstens Ende Jänner 1895	
									22·5	18·5	4·0			
									22·5	17·5	5·0			
2924			Erze, Mineralien, Kohle, hydraul. Kalk, Weisskalk, Kalk- und Cementfabrikate	Micheldorf Kirchdorf	Trann oder Linz	1000 Wagenladungen à 10 Tons in der Relation Linz—Kirchdorf und vice versa		C		13·0 / 12·5		Im Kartirungswege		
				Linz	Kirchdorf oder Micheldorf			A.-T. XIII		14·4				
				in allen übrigen Relationen				A.-T. VII		A.-T. XIII				
2925			Leer retourgehendes Milchgeschirr	Linz	allen Stationen	Bei einem Versandt von mindest. 6000 Liter Milch per Monat von einem Absender		Besonders ermässigtes Eilgut A.-T. XVI	Verschieden	Frachtfrei		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Origin.-Frachtbriefe über rückgelangtes Retourgeschirr nach Schluss jeden Monates	
2926			Getreide	Im directen Verkehre von Wien	Bad Hall	Directe Kartirung	Ab 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	A.-T. III	16·0	11·5	4·5	Im Kartirungswege		
			Ziegel	Linz transit				A.-T. XIII	14·0	11·5	2·5			
2927			Wolfsegg-Traunthaler Kohle	Linz	Trann und Nettingsdorf	Anfgeber hat die Sendungen zu frankiren		A.-T. XIII			5%	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frankaturnote	
2928	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Von den im Localgütertarife Theil II, Heft 1, Abschnitt E, für die Localbahn Elbogen-Neusattel in der Relation von oder nach Siemens Glasfabrik angeführten Frachtsätzen der Wagenladungs-Classen A, B, C, der Specialtarife 1, 2 und 3, sowie der Ausnahmetarife I—V werden folgende Nachlässe gewährt: a) für das 5000 t / b) „ „ 10000 t / c) „ „ 20000 t / d) „ „ 40000 t übersteigende Quantum von Wagenladungsgütern der Classen A, B, C, der Specialtarife 1, 2 und 3, sowie der Ausnahmetarife I—V: bis zu 10000 t 5% / „ „ 20000 t 10% / „ „ 40000 t 20% / . . . . . t 25%			Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	L o c a l t a r i f			Im Rückvergütungswege	Die Abrechnung erfolgt auf Grund einer von den betreffenden Organen der Elbogner Localbahn zu führenden Liste über die in den einzelnen Relationen bezüglich der betreffenden Classen, Special- und Ausnahmetarife verfrachteten Quantitäten	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2929	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Cichorien, fabricirt, Cichorienmehl und andere Kaffee-Surrogate ale Frachtgut	Komotau B.E.B.	Prag (Smichow) B.E.B. loco	1. **Mindestverfrachtung von 400 t (à 1000 kg).** 2. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 3. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	50·2 kr. ö. W.	40·0 kr. ö. W.	10·2 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1895, dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
2930	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Maner- und Dachziegel	Unhoscht	Prag (Bubna)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen ist parteiseits zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W.: 10·3	8·0	2·3	Im Kartirungswege		
					Prag (Smichow)				11·3	9·0	2·3			
2931	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Holzstoff in nassem Zustande	Schlackenwerth	Prag (Sandthor)	1. **Mindestverfrachtung von 400 Tonnen (à 1000 kg).** 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	31·3 kr. ö. W.	27·5 kr. ö. W.	3·8 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1895	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
2932	**Böhm. Nordbahn**		Holzwolle	Neratovic	Prag	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	kr.: 19·2	kr.: 10	kr.: 9·2	Im Kartirungswege		
				und umgekehrt	Vysočan				16·6	10	6·6			
2933	**Böhm. Nordbahn**		Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungs-Gegenstände, welche für den Zubau der mechanischen Weberei in B.-Kamnitz bestimmt sind, gelangt mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende August 1894, die im Ausnahmetarif 21 des Localtarifes der B.N.B. vorgesehene 50procentige Ermässigung der normalen Frachtsätze nach B.-Kamnitz zur Anwendung. Die hiernach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen insolange, als der officielle Tarif nicht billiger ist.											

Fortlaufende Nr.	2934	2935	2936
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: von der und im Namen der		Oesterr. nnd Ungar. Eisenbahnverwaltnngen, dann im Namen der Kaschau-Oderberger Bahn, der Südbahn sowie der k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn, dann der Localbahnen Spielfeld-Radkersbnrg nnd Radkersbnrg-Lnttenberg, ferner im Namen der k. n. k. Bosnabahn, der k. n. k. Militärbahn Banjalnka-Doberlin nnd der Bosn.-herzegow. Staatsbahnen	
für Artikel	Oberschleesische nnd Ostrauer Kohle nnd Coaks	Drilch- nnd Rnpfen-Emballagen in anfgetrenntem Zustande	Zucker der Classe II / Rohzucker
für die Transportstrecke von	via Wien Nordbahnhof—Wiener Verbindungsbahn: allen Versandtstellen der nebigen Kohlenreviere	Im Localverkehre sowie im Oesterr. nnd Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverkehre, dann im Verkehre mit der k. u. k. Bosnabahn, der k. n. k. Militärbahn Banjalnka-Doberlin nnd der Bosnisch-herzegow. Staatsbahnen	Peček: Hohenmauth / Cerekvic-Böhm.-Hruschau
für die Transportstrecke nach	via Wien Nordbahnhof—Wiener Verbindungsbahn: Wien St.E.G.		Peček: Prag St.E.G. Hrabovka trs. — Prag St.E.G. Hrabovka transit (für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen eüdlich von Bndweis nnd für Bndweis incl., jedoch exclnsive Villach, Klagenfnrt, Laibach, Triest nnd Leoben)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen.** Anfgabe in ganzen Wagenladnngen. Anfrechthaltnng der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmnngen	Anfgabe in beliebigen Mengen als Frachtgnt	Anfgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestene 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen / Anfgabe in vollen Wagenladnngen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Anfrechthaltnng der sonstigen für Güter der Classe A bestehenden, allgemein giltigen Tarifbestimmnngen
und gilt in der Zeit	Bis Ende December 1894	Bie anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ausnahmetarife für Kohle vom 1. Juni 1893	Localtarife, bezw. Oesterr. nnd Oesterr.-Ungar. Verbandstarife	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden		45·1 / 49·1 kr. — 24·7 / 24·7
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz		Frachtsätze des Specialtarifes 1	41·1 / 45·0 kr. — 20·0 / 16·0
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	1·8 kr.		4·0 / 4·1 kr. — 4·7 / 8·7
Art der Durchführung	Im Rückvergütnngswege	Im Kartirnngswege	Im Rückvergütnngswege / Im Kartirnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Anf den Namen des Reclamanten als Versender lantende, bahnämtlich beglanbigte Dnplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1895 vorznlegen		Original-Anfgabs-Recepisse, bezw. Dnplicat-Frachtbriefe, anf den Reclamanten als Absender lantend, vorznlegen spätestene bis Ende März 1895
Besondere Bemerkungen	Für Kohle und Coaks ab Dombran nnd Karwin hat dieses Zngeständniss keine Giltigkeit; diese Sendnngen können jedoch in das Minimalquantnm von 5000 Tonnen eingerechnet werden. Bei eventneller Aendernng der Tarife wird anch eine eventnelle Modification des Zngeständnisses vorbehalten	Bei den Sendnngen müssen die k. k. Tabakfabriken als Absender nnd die kgl. nngar. Tabak-Einlösämter als Empfänger erecheinen	

Fortlaufende Nr.	2937	2938	2939
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	Sämmtlichen österr. und ungar. Eisenbahnverwaltungen, dann der Südbahn, der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn, der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg, sowie im Namen der Boenabahn und der Militärbahn Banjalnka-Doberlin, jedoch excl. der Kaecbau-Oderberger Bahn und der Boeniech-Herzegowinischen Staatebahnen		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Neue Fässer, die zur Füllung mit Wein oder Spiritus gehen, wenn dieselben in gefülltem Zustande die gleiche Strecke zurückbefördert werden	Drainröhren	Gasreinigungsmaese
für die Transportstrecke von	Relationen der Local- und inländischen Gemeinschaftstarife	Frättingedorf	Erdberger Gaewerke
für die Transportstrecke nach		Brünn St.E.G.	Wien St.E.G. loco Wien St.E.G. transit
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Anfgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	Aufgabe ale Fracbtgut bei Fracbtzahlung für mindeetens 10000 kg pro Fracbtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der für die Clasee C giltigen Tarifbestimmungen	Zahlung der Fracht mindeetens für das Ladegewicht des verwendeten Wagene
und gilt in der Zeit	Bis anf Widerruf, längetens aber bis Ende December 1894	Bie auf Widerrnf, längetens jedoch bis Ende December 1894	Bie anf Widerrnf, längstens aber bie Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Local-, bezw. Gemeinschaftetarife	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg		25·6 Kreuzer	Besteht keiner
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Classe A	21·5 Kreuzer	5·0 kr. 6·5
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		4·1 Kreuzer	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Vorlage der auf den Reclamanten ale Absender lautenden Orig.-Fracbtbriefe für die leeren Fäeser, welchen die Orig.-Frachtbriefe für den Rücktransport derselben Fässer im gefüllten Zustande in der gleichen Strecke beiliegen müseen. Die Vorlage der vorbezeichneten Documente bat bis längstene Ende März 1895 zu erfolgen		
Besondere Bemerkungen	Der Rücktransport der gefüllten Fäeser mues innerhalb dreier Monate erfolgen	Dae Ant-, bezw. Abladen bat die Partei durch ibre Arbeiter nnd auf eigene Keeten innerhalb der hiefür feetgeeetzten Zeitfrist zn besorgen	Dae Auf- nnd Abladen baben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Anf den Fracbtbriefen über die bezügl. Sendungen hat dae Erdberger Gaewerk ale Absender zu erecheinen und eind die entfallenden Traneportgebühren für Sendungen nach Wien St.E.G. loco bei der Anelösung dee Fracbtbriefes in Wien zu entricbten. Der Fracbteatz von 5 kr. pro 100 kg nach Wien St.E.G. transit findet nnr dann Anwendnng, wenn die Sendungen mit directen, nach der Beetimmungsstation via Wien St.E.G. lantenden Frachtbriefen aufgeliefert werden, und anf letzteren die Umkartirnng in Wien St.E.G. vorgeechrieben ist

Fortlaufende Nr.	2940	2941	2942	2943
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
				Südbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Kalksteine	Thonerde, lose oder in Säcken verpackt	Zuckerrübe und Rübenschnitte	Leer retourgehende Bierfässer (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche)
für die Transportstrecke von	Schimitz	Zásmuk	Pber-Sak (Rübenverladegeleise) bezw. vice versa	Schwechat Kledering
für die Transportstrecke nach	diversen Stationen	Prag St.E.G. Prag St.E.G. Hrabovka tr. Aussig St.E.G. Pardubic St.E.G. Halbstadt St.E.G. Bubna St.E.G.	Swoleñoves	Wr.-Neustadt Ebenfurth Unter-Walters-dorf Pottendorf-Land-egg Schwechat-Kledering
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut Aufgabe von 5000 kg per Frachtbrief und Wagen Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Allgemeine Tarifbestimmungen, Theil I	Localtarif	Localtarif	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	60·0	kr. 25·6 / 26·6 / 45·4 / 28·2 / 50·9 / 26·1	Bestehen keine Sätze	Bestehen keine directen Frachtsätze
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg (Waggeld pro Wagen in Kreuzern)	40·0	kr. 17·7 / 17·7 / 30·9 / 19·9 / 36·2 / 17·7	5·1 kr.	14·6 / 12·6 / 13·0 / 13·0 / 26·3 / 23·9 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	20·0	kr. 7·9 / 8·9 / 14·5 / 8·3 / 14·7 / 8·4		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen	Das Anf- und Abladen der Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2944	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Vlarapae Bilnitz-Brnmov Hradek-Slawičin	Ungar.-Ostra	Aufgabe in vollen Wagenladungen, das ist Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 21·6 20·4 17·0	kr. 15·4 15·4 15·4	kr. 6·2 5·0 1·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
			Rübenschnitte	Ungar.-Ostra	Vlarapas Bilnitz-Brnmov Hradek-Slawičin				21·6 20·4 17·0	11·5 11·5 11·5	10·1 8·9 5·5			
2945	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Vlarapas Bilnitz-Brnmov	Bisenz-Pisek transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen, das ist Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	24·6 23·5	17·2 17·2	7·4 6·3	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
			Rübenschnitte	Bisenz-Pisek transit	Vlarapae Bilnitz-Brnmov Hradek-Slawičin				24·6 23·5 20·1	12·9 12·9 12·9	11·7 10·6 7·2			
2946	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Grussbach-Schönau	Stadlau	Aufgabe in vollen Wagenladungen, das ist Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1894	Localtarif	23·9	14·9	9·0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
					Wien St.E.G.				26·2	14·9	11·3			
2947	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Erze	Welche bei der Aufgabe in Schwarzbach auf der Geleise-Brückenwage zur Verwiegung gelangen		Aufgabe in vollen Wagenladungen. Verwiegung in: a) Strassenführwerken b) Eisenbahnwagen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1894	Tarif, Theil I		Wägegeld: a) 0·5 kr. pro 100 kg b) 30·0 kr. pro Wagen		Im Kartirungswege		
2948	St.E.G.		Die im Theil II, Heft 3 dee Gebührentarifes für den Eil- nnd Frachtgüter-Transport im Verkehre anf den österr. Liuieu uud Localbahneu der öeterr.-ungar. Staateeieeubahn-Geeellschaft, eowie auf der Localbahn Svoleňoves-Smecňa, giltig vom 1. Jnni 1888, auf Seite 25 eub b) nnd anf Seite 26 enb c) verzeichueteu Ueberfnhre-Tarife für die Beförderung von Boretenvieh, Schafen, Ziegen nnd eonstigem Kleiuvieh, sowie von Schlachtvieh auf der St. Marxer Flügelbahu nach Wieu (St. Marx) gelteu vom 1. Jänner 1894 bis anf Weiteres, längstene aber bis zur Durchführung im Tarifwege für die gleichen Strecken auch in umgekehrter Richtuug, nämlich von Wien (St. Marx) bis zn deu betreffenden Uebergangspnnkten. Soweit directe Tarife von Wieu (St. Marx) für die vorbezeichneten Viehtransporte beetehen, erfahren eelbe für die Zeit des Bestandes derselben keine Aendernng													
2949	St.E.G.		Die im Nachtrage VIII zn Theil II, Heft 3 dee Gebührentarifes vom 1. Juni 1888 für den Eil- nnd Frachtgüter-Transport im Verkehre anf den öeterreichiechen Linien und Localbahnen der öeterr.-ungar. Staatseieeubabn-Geeellechaft, eowie auf der Localbahn Svoleňovee-Smecňa eingeführte Schleppbahngebühr per 90 kr. pro Waggon für die Beförderung von Boretenvieh von der Station Wien (St. Marx) bis zu den Szallasen des Wieuer Central-Viehmarktee gilt vom 1. Jänner 1894 bis anf Weiteree, längstens aber bis zur Durchführung im Tarifwege nuter deueelben Bedingungeu uud für dieeelben Traneporte anch für die umgekehrte Richtung, uämlich vou den Szallasen nach Wieu (St. Marx)													

Fortlaufende Nr.	2950	2951	2952	2953
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang	Eisenbahn Wien-Aspang	E.W.A.
von der und im Namen der		Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Holz (weiches), des Specialtarif 2, Pos. H 19, Ziffer 1 und 3, des Tarifes (Theil I), Schindeln der Pos. H. 19, Ziffer 6 des Tarifes (Theil I), Weinstecken	Robeisen	Mahlproducte	Getreide
für die Transportstrecke: von	Triest S.B.	Rokycan B.C.B. und B.W.B.	Wien E.W.A. oder Kl.-Schwechat	
für die Transportstrecke: nach (bezw. vice versa)	Wien (Matzleinsdorf) und vor Wien gelegene Südbahnstationen Kotor-Alsó-Domboru	Simmering E.W.A.	Truman	und vice versa
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von je 15000 Tonnen nach respective von Kotor-Alsó-Domboru während der Begünstigungsdauer,** in welches Quantum die ab Kotor-Alsó-Domboru nach Csakathurn, ferner nach Stationen der Strecke Kanizsa bis Budapest, Stuhlweissenburg bis Uj-Szöny, Gelse bis Neudörfl, Zákány bis Barcs, dann nach Sziszek und Finme, **respective vice versa,** während dieser Zeit verfrachteten vorbenannten Holztransporte eingerechnet werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro jeden verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässigen Frist durch eigene Leute besorgen zu lassen. Im Falle das Abladen dieser Transporte in Kotor-Alsó-Domboru oder in den anderen nebenegenannten Stationen durch Bahnorgane erfolgt, ist hiefür eine Gebühr von 2 Heller pro 100 kg zu entrichten	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	**Bei Verfrachtung von mindestens 2000 t pro Jahr** in Wagenladungen von mindestens 10000 kg bei Getreide und von 5000 kg bei Mahlproducten	
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner bis 31. December 1894	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	Localtarif A. T. IV	
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden		Verschieden	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	181 Heller, incl. ung. Steuer: Verschieden 96: 88	65·5	Frachtnachlass 1·5	Frachtnachlass 1·0
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	85 Heller: Verschieden		Verschieden	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Kartirung	Rückvergütung	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.		Gegen Vorlage der Frachtbriefe und Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe bis 1. Februar 1895. Die Rückvergütung für Mahlproducte erfolgt auch dann, wenn die Wagenladung mit mehreren Frachtbriefen zur Aufgabe gelangt	
Besondere Bemerkungen			In der Station Wien wird gegen eine Pauschalzahlung von fl. 80 pro Jahr für Mahlproducte im Ausmasse von vier Wagenladungen, zeitlich unbeschränkte Lagerfreiheit zugestanden	

Berichtigung.

Der Frachtsatz für Roheisen von Krompach nach Simmering E.W.A. — publicirt im Verordnungs-Blatt Nr. 134, Pos. 2069 — ist von 88 kr. auf 92 kr. pro 100 kg zu berichtigen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz: per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2954	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Bau- und Bruchsteine, ferner Kalk	Jablunkau und von den auf der offenen Strecke zwischen Jablunkau und Trzynietz gelegenen Verladestellen	K a r w i n	Die Sendungen müssen für den Karwiner Kirchenbau bestimmt sein. Be- und Entladung durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1894	Localtarif	Variirt	5 kr. pro 100 kg	fl. 6·20 pro Wagen	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die Banleitung des Karwiner Kirchenbaues lautende Original-Frachtbriefe, bis 31. März 1895	
			Bammaterialien und Kalksendungen	Teschen		Zahlung der Fracht nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens								
2955	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Leere Bierflaschen, in Kisten verpackt	Auf der gesammten Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1890	Classe II	Classe A		Im Kartirungswege		
2956	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Butter	Hétbárs	Oderberg transit	Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen. a) Bei Aufgabe von beliebigen Quantitäten. b) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung nach mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1894	Localtarif	Variirt	ad a) 174 kr. ö. W. ad b) 148 kr. ö. W. Oderberger Ueberfuhrsgebühr inbegriffen		Im Kartirungswege		
2957	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Coaks	Trzynietz	Oderberg trs. (für Sendungen nach Sosnowice)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1894	Local-, bezw. Verbandstarife	7·8 kr.	6·4 kr.	1·4 kr.	Im Kartirungswege		
2958	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Coaks	Oderberg transit	Ruttka transit	**Minimalquantum 25000 t.** Sendungen müssen für Nyustya-Likér bestimmt sein. Die Partei hat die Verladung in Karwin zu besorgen. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des österr.-ung. Kohlentarifes massgebend	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende 1894	Local-, bezw. Verbandstarife	kr. 20	kr. 18·1	kr. 1·9	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe bis Ende März 1895	Im Falle die Sendungen in Oderberg ans Deutschland übertreten, wird noch an Ueberfuhrsgebühr 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet
				Karwin					17	15·8	1·2			
2959	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		C o a k s	Oderberg	Karánsebes	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Im Uebrigen sind die für den Kohlenverkehr bestehenden tarifarischen Bestimmungen massgebend	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1894	Oesterr.-Ungar., bezw. Oberschlesisch-Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr	94 kr.	88 kr.	6 kr.	Im Kartirungswege		Im Falle die Sendungen in Oderberg ans Deutschland übertreten, wird noch an Ueberfuhrsgebühr 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet
	Königl. ungar. Staatsbahnen													

Fortlaufende Nr.	2960	2961	2962	2963
Die Publication erfolgt von der	Kaschau - Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Chromerze	Eisenerze, Manganerze und Dolomite	Eisenerze	Eisenerze
für die Transportstrecke von	Belgrad loco Belgrad transito Ristovac	Den zwischen Kaschau und Poprád-Felka (beide incl.) gelegenen Stationen	Ruttka transit (von Gömörer Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen)	Márknsfalva
für die Transportstrecke nach	Oderberg (K.F.N.B. und K.O.B.)	Zwardon trs., Trzynietz loco Werk, Teschen trs. und Oderberg trs.	Domhran (für Witkowitz)	Oderherg trs. (für Sendungen nach Deutschland)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für das factisch verladene Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	**Minimalquantum a) 50000 Tonnen, b) 60000 Tonnen.** Bezahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen. Die Begünstigung für Zwardon trs. wird nur für Sendungen nach Friedrichshütte und Wegierska-Gorka angewendet. Sendungen für Teschen trs. müssen nach Ustron und Baschka bestimmt sein. Für solche Transporte, für welche in den diversen Verbänden eventuell billigere officielle Ausnahmetarife bestehen, entfällt jede Rückvergütung, die betreffenden Sendungen werden jedoch in das bedungene Minimalquantum miteingerechnet. Die Aufladung aller, sowie die Abladung der in Trzynietz anlangenden Sendungen hat durch Parteiorgane zu geschehen	**Minimalquantum 150000 t.** Bezahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Verladung durch die Partei	**Minimalquantum 15000 t.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Beladung der Sendungen hat durch Parteiorgane zu geschehen. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarifheft III für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei	L o c a l t a r i f	Localtarife	Local-, bezw. Verhandstarife
Frachtsatz per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	V a r i i r t	19·9 kr.	Variirt
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (In Franken Gold)	1·93 1·88 3·78	ad a) 0·13 kr. ad b) 0·12 kr. Einheitssatz pro 100 kg und 1 km	13·08 kr.	34·1 kr. Oderberger Ueberfuhrsgebühr inbegriffen
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			6·82 kr.	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege (bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege)	Im Rückvergütungswege (bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege)	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen auf eine und dieselhe Partei als Anfgeherin lautende und detaillirt zu consignirende Original-Frachtbriefe, bezw. bei Sendungen über Oderherg hinaus Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1895	Gegen auf eine und dieselhe Firma als Anfgeber und Empfänger lautende Orig.-Frachtbriefe bis 1. März 1895	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Anfgeher lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1895
Besondere Bemerkungen		Bei in Oderherg nach Deutschland übergehenden Sendungen wird pro 100 kg 1 kr. Ueberfuhrsgebühr hinzugerechnet		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2964	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Königl. ungar. Staatsbahnen	Erze aller Art	Podlugovi Vogosca	Dombran	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des ursprünglich verwendeten schmalspurigen Wagens	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1894	Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Verband	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 110·4 111·4		Im Kartirungswege		
2965	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Gaine	Oderberg transit Jablunkau Oderberg transit	Igló Paprad-Felka	Die Frachtsätze ad a) gelten bei Aufgabe von beliebigen Mengen, jene ad b) bei Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1894	Localtarif		kr. a) / kr. b) 128 / 65 93 / 51 115 / 60		Im Kartirungswege		
2966	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Grosshornvieh, als: Stiere, Ochsen und Kühe als Frachtgut in Wagenladungen	Márkusfalva	Oderberg	Einhaltung der Bestimmungen des Ansnahmetarifes IX b, des Localtarifes der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1894	Localtarif		pro m² des Ladeanmes 262·6 kr.		Im Kartirungswege		
2967	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Grubenholz (auf zwei Wagen verladen)	Jablunkau Trzynietz Zsolna	Dombran und Karwin	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte eines verwendeten Wagens. Pro Sendung ist der Laderaum der zwei verwendeten Wagen vollkommen auszunützen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1894	Localtarif	Variirt	Die tarifmässigen Frachtsätze		Im Kartirungswege		Diese Begünstigung findet nur Anwendung, wenn die Sendungen in leer retourgehenden Kohlenwagen verladen werden
2968	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Grubenholz und Weichholz (zur Cellulose-Erzeugung)	Abos Csorba Eperjes Héthárs Igló Istvánhnta Kápostafalu Kassa Kis-Ladna Krompach Liptó-Szt. Miklós Liptó-Tepla Liptó-Ujvár Lucsivna Margitfalu Márkusfalva Orló Poprad-Felka Szepes-Olaszi V. Vágfalva*) Vasecz Zwardon	1. Oderberg transit (für Sendungen nach M.-Ostrau und Hrnschan). 2. Dombran	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Bei Aufgabe von Hölzern über 6·3 m Länge, wenn zu deren Verladung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach dem factischen Gewichte, in minimo aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen berechnet	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1894	Localtarife		Krenzsr 1. / 2. 44·9 / 43·9 30·5 / 29·5 47·0 / 46·0 51·1 / 50·1 36·3 / 35·3 40·7 / 39·7 34·7 / 33·7 46·9 / 45·9 43·6 / 42·6 40·1 / 39·1 25·6 / 24·6 23·9 / 22·9 27·0 / 26·0 32·1 / 31·1 41·5 / 40·5 37·4 / 36·4 53·8 / 52·8 32·9 / 31·9 39·2 / 38·2 30·5 / 29·5 29·0 / 28·0 15·3 / 13·0		Im Kartirungswege		
			Brennholz	Liptó-Ujvár Lubochna						27·0 / 26·0 21·0 / 20·0				

*) Für in Vágfalva zur Aufgabe gelangende Sendungen wird an Verschubsgebühr 50 kr. pro Wagen separat in Anrechnung gebracht. Die unter Pos. 10 des ab 1. Jänner 1893 zu unserem Localgütertarife giltigen Anhange für gleiche Transporte enthaltene Begünstigung tritt gleichzeitig ausser Kraft

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2969	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und kgl. ungar. Staatsbahnen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Den weiter unten angeführten Stationen *)	O d e r b e r g t r a n s i t	Die Sendungen müssen nach einer Ausland- oder Elbe-Umschlags-Station bestimmt sein. Frachtzahlung mindestens nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen die Bestimmungen des Ungar.-Deutschen Holz- und Borke-Tarifes. Bei Aufgabe von Hölzern über 6·3 m Länge, wenn zu deren Verladung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen berechnet	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1894	Ungar.-Deutscher Holz- und Borke-Verkehr	V a r i i r t	*) In kr. ö. W. inclus. Oderberger Ueberfuhrs-Gebühr	V a r i i r t	Im Kartirungswege		

*) **Stationen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen.**

Ajnácskö	44	Dálja	94	Királyháza	73	Örmezö	62	Taraczköz	80
Alsó-Sajó	57	Debreczen	73	Kis-Majtény	81	Pálfalva	46	Tepla-Trenceén-Teplicz	33
Apahida	99	Dobsina	58	Kis-Terenne	47	Pásztó	49	Tisza-Lucz	57
Arad	79	Eger	61	Kocskócz	65	Perbenyik	62	Tisza-Ujlak	70
Bajmok	85	Egeres	94	Kolozsvár	98	Pr.-Szt. Iván	91	Tiszolcz	52
Balogfalva	45	Élesd	83	Krivány-Gyetva	37	Puchó-Kocskócz	28	Tokaj	61
Bánfi-Hunyad	91	Erdöd	93	L.-Tolcsva	62	Putnok	50	Tornallya	51
Bánréve	49	Eszék	97	Lónyabánya	39	Radna-Lippa	84	Tótmegyer	46
Bátony	47	Eszék-Alváros	97	Losoncz	41	Radvány	67	Tótvárad	89
Bátyn	64	Esztergom-Nána	53	M.-Sziget	82	Rév	84	Trencsén-Isztebnik	33
Bellus	30	Feled	46	M.-Laborcz	69	Rimabánya	50	Ungvár	65
Beregszász	68	Fülek	43	Magyar-Nádas	96	Rimaszécs	48	Vadna	51
Berzova	87	Garam-Berzencze	34	Maros-Illyo	95	Rimaszombat	48	Vág-Beeztercze	26
Beszterczebánya	37	Gombos-Bogojevo	93	Mezö-Telegd	81	Rozsnyó	55	Véghles-Szalatna	36
Bettlér	55	Gyoma	68	Mikola	77	Sajó-Szt. Péter	53	Vinkovci	98
Bihar-Püspöki	78	Györgyös	57	Miskolcz	55	Salgó-Tárján	46	Vukovár	96
Brátka	86	Halmi	76	Munkács	68	Soborsin	90	Zám	93
Bucsa	87	Homonna	63	Nagy-Bicse-Predmér	22	Som	66	Zólyom	35
Bustyaháza	78	Hricsó	22	N.-Károly	81	Somos-Ujfalu	44	Zólyom-Brezó	45
Csaba	72	Huszt	75	N.-Mihály	62	Strabicsó	66	Zombor	89
Csap	62	Illava	30	Nagy-Szöllös	72	Szalonta	79	**Mátraer Localbahn-Station.**	
Csucsa	89	Kaál-Kápolna	58	Nemes-Militics	88	Szatmár	79	Balla	54
				Nagyvárad	79	Szerencs	59		
				Nyiregyháza	65	Szolnok	61		
				Nyustya-Likér	51	Szürthe	64		

2970	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Holzkohle	Trzynietz	Zwardon	Bestimmungen des im Localtarife vom 1. Jänner 1890 der Kaschau-Oderberger Bahn enthaltenen Ausnahme-Tarifes III	Vom 1. Jänner 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende 1894	Localtarif	10·6 kr.	12 kr.	7·6 kr.	Im Kartirungswege	
2971	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Mineralkohle und Coaks	Karwin	Trzynietz loco Werk	**Minimalquantum 75.000 Tonnen.** Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu geschehen. Falle das Minimalquantum von 75.000 Tonnen nicht erreicht werden sollte, werden die Sendungen von Karwin mit 4 kr., jene von Dombrau mit 5 kr. pro 100 kg berechnet	Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 7·3	kr. 3·8	kr. 3·5	Bei entsprechender Sicherstellung im Kartirungswege	
			Dombrau					8·2	4·4	3·8		

Fortlaufende Nr.	2972	2973	2974
Die Publication erfolgt: von der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Die Publication erfolgt: und im Namen der		Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der kgl. ung. Staatseisenbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Mineralkohle, Coaks und Briquettes	Mineralkohle	Mineralkohle und Coaks
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Karwin Karwin Dombrau Oderberg transit	Sämmtlichen Gruben des Ostraner Revieres, Mähr.-Ostrau, Dombrau, Karwin	1) Karwin Dombrau 2) Karwin
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Kassa 1) Zsolna (Sillein) 2) Ruttka	Pozsony (Pressburg)-Ujváros	Zwardon
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Die Sendungen müssen zum Regiegebrauche der kgl. ung. Staatsbahnen bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen hat die genannte Verwaltung oder eines ihrer Organe als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen. Im Uebrigen die Bestimmungen des Ausnahmetarifes I	**Minimalquantum 20000 Tonnen.** Unter Aufrechthaltung der für Kohlentransporte bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen zu Regiezwecken der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestimmt sein	**Minimalquantum 1) 2500, 2) 55000 Tonnen.** Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein. Einhaltung der Bestimmungen unseres Ausnahmetarifes I
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Weiteres, längstens bis Ende 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Local-, bezw. Verbandstarif	Localtarife, bezw. Oesterr.-Ung. Kohlentarife	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	47·7 kr. 1) 16·0 2) 20·0 1) 20·6 2) 23·8 1) 20·0 2) 23·4	45·3 kr.	20·4 kr. 20·4 21·2
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	41·6 kr. 1) 12·4 2) 14·9 1) 10·8 2) 13·3 1) 10·4 2) 13·0	38·0 kr.	9·2 kr. Ad 2) 13·2 13·8 Ad 1)
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	6·1 kr. 1) 3·6 2) 5·1 1) 9·8 2) 10·5 1) 9·6 2) 10·4	7·3 kr.	11·2 kr. 7·2 7·4
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Original-Frachtbriefe bis Ende März 1895	Gegen anf eine nnd dieselbe Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe bis Ende März 1895	Gegen anf eine und dieselbe Firma als Anfgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bis Ende März 1895
Besondere Bemerkungen	Bei den in Oderberg von Deutschland eintretenden Sendungen wird eine Ueberfuhrsgebühr von 1 kr. pro 100 kg anfgerechnet. Der Karwin-Kaschaner Frachtsatz wird nur auf ein Maximal-Jahresquantum von 4200 Tonnen angewendet		

Fortlaufende Nr.	2975	2976	2977
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
		Betheiligten Verwaltungen	Königlich ungarischen Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Mineralkohle und Coaks	Mineralkohle, Coaks und Briquetts	Mineralkohle
für die Transportstrecke von	Oderberg transit Dombrau Karwin	I. Oderberg II. Oderberg Dombrau Karwin Dombrau, Ostrauer Revier, Mähr.-Ostrau, Hrnschan Karwin	1) Oderberg transit 2) Dombrau 3) Karwin
für die Transportstrecke nach	1) Zsolna transit 2) Ruttka transit	Predeal transit via Ruttka Verciorova transit via Zsolna, bezw. Marchegg und Hradisch-Vlarapase	Báziás Orsova Verciorova
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	**Minimalquantum 2000 Tonnen.** Sendungen müssen nach Rumänien bestimmt sein. Im Uebrigen die Bestimmungen des Ausnahmetarifes I Vom 1. Jänner 1894 bis Ende 1894	**Minimalquantum 5000 Tonnen.** Aufrechthaltung der für Kohlentransporte bestehenden Tarifbestimmungen. Sendungen müssen nach Rumänien bestimmt sein Vom 1. Jänner 1894 bis Ende 1894	**Minimalquantum 500 Tonnen.** Unter Aufrechthaltung der für den Kohlentransport giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Zwecken der Regulirung des „eisernen Thores“ an der unteren Donau bestimmt sein Vom 1. Jänner 1894 bis Ende 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Local-, bezw. Verbandtarif	Die für Kohlen- und Coakstransporte bestehenden Local- und Verbandtarife	Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr
Bezeichnung			
Frachtsatz per 100 kg	kr. 1) 16·0 2) 20·0 1) 14·0 2) 18·0 1) 14·0 2) 17·0	kr. 102 100 100 kr. 124 122 122	kr. 1) 96 2) 94 3) 94 1) 102 2) 100 3) 99 1) 102 2) 100 3) 100
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	kr. 1) 13·4 2) 16·1 1) 11·7 2) 14·4 1) 11·2 2) 14·0	kr. 86 85 85 kr. 97 96 96	kr. 1) 90 2) 89 3) 8 1) 96 2) 95 3) 95 1) 96 2) 95 3) 95
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	kr. 1) 2·6 2) 3·9 1) 2·3 2) 3·6 1) 2·8 2) 3·0	kr. 16 15 15 kr. 27 26 26	kr. 1) 6 2) 6 3) 6 1) 6 2) 5 3) 4 1) 6 2) 5 3) 5
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1895	Auf eine und dieselbe Partei als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, bis Ende März 1895	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Adressaten lautenden Original- und Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1895
Besondere Bemerkungen	Der Oderberg-Zsolnaer Frachtsatz gilt nur für Sendungen aus Pr.-Schlesien	Bei aus Deutschland übertretenden Sendungen wird zu den Oderberger Sätzen an Ueberfuhrsgebühr noch 1 kr. pro 100 kg hinzugerechnet	Für die in Oderberg aus Deutschland übertretenden Sendungen wird als Ueberfuhrsgebühr noch 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2978	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle, Cooks und Briquetts	Oderberg *)	Budapest nyugoti pályaudvar (Westbahnhof)	Minimalquantum 20.000 Tonnen. Anfrechtbaltung der für den Kohlenverkehr bestehenden allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende 1894	Ansnahmetarif für den Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr vom 1. März 1892, Heft 1 und 2	66	60	6	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der anf eine und dieselbe Partei als Anfgeberin lantenden Duplicat-Frachtbriefe, bis Ende März 1895	Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 60.000 Tonnen wird für das das Ladegewicht der Wagen überschreitende Uebergewicht von in maximo 5% keine Frachtgebühr erhoben. Wenn die für die Budapester Gasfabrik nach Budapest-Ferenczváros bestimmten Steinkohlentransporte von diesen Bahnhöfen auf den Eisenbahnwägen unmittelbar in die Gasfabrik überführt und dort durch die Arbeiter der Fabrik angeladen werden, so wird für diese Leistung auf Grund der vorzulegenden Original-Frachtbriefe der Betrag von 60 kr. pro Wagen rückvergütet. Anmerkung. Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn participirt an den hier ausgewiesenen Nachlässen nicht.
					Palota				65	60	5			
					Kőbánya alsó palyandvar (Untsrer Bahnhof)				66	60	6			
					Bndapsst-Józsefváros (Jossfstsdt) / Bndapest d. p. t. p. n. (Donaunfsr-Frachtenbahnhof) / Bndapest-Lipótváros (Leopoldstadt)				66	60	6			
					Bndapsst-Kslsnföld				68	62	6			
					Kőbánya felső p. n. (Obsrsr Bahnhof) / Kőbánya-hizlalda(Mastanstalt)				66	60	6			
				Dombran	Budapsst nyngoti pályaudvar (Westbahnhof)				64	58	6			
					Palota				63	58	5			
					Kőbánya alsó pályaudvar (Untersr Bahnhof)				64	58	6			
					Budapsst-Józssfváros (Jossfstadt) / Bndapest d. p. t. p. n. (Donanufer-Frachtenbahnhof) / Budapest-Lipótváros (Lsopoldstadt)				64	58	6			
					Bndapest-Kelsnföld				66	60	6			
					Kőbánya felső p. u. (Obersr Bahnhof) / Kőbánya-hizlalda(Mastanstalt)				64	58	6			
				Karwin	Budapest nyugoti pályaudvar (Westbahnhof)				63	57	6			
					Palota				62	57	5			
					Kőbánya alsó pályandvar (Untersr Bahnhof)				63	57	6			
					Bndapest-Jozsefváros (Josefstadt) / Bndapest d. p. t. p. n. Donaunfer-Frachtsnbahnhof) / Bndapest-Lipótváros (Leopoldstadt)				63	57	6			
					Bndapsst-Kelsnföld				66	60	6			
					Kőbánya felső p. n. (Oberer Bahnhof) / Kőbánya-hizlalda(Mastanstalt)				63	57	6			
				Ostraner Kohlenrevier**)	Bndapest nyngoti pályaudvar (Westbahnhof)				64	58	6			
					Palota				63	58	5			
					Kőbánya alsó pályandvar (Untersr Bahnhof)				64	58	6			
					Bndapsst-Józsefváros (Jossfstadt) / Budapest d. p. t. p. u. (Donaunfer-Frachtenbahnhof) / Bndapest-Lipótváros (Leopoldstadt)				66·4	62	4·4			
					Bndapest-Kslenföld				68·4	64	4·4			
					Kőbánya felső p. n. (Oberer Bahnhof) / Kőbánya-hizlalda(Mastanstalt)				66·4	62	4·4			

*) Für aus Dsutschland in Oderberg übertretsnde Kohlen- etc. Sendungen wi d zn den gewährton Refactiesätzen noch als Ueberfnhrsgebühr 1 kr. pro 100 kg hinzugsrechnet.

**) Für Ssndnngen von Mähr.-Ostran nnd Hruschau finden die für das Ostraner Revier zngsstandenen Refactie-Frachtsätze Anwendung.
Für Sendnngsn nach Budapest-Fersnczváros (Franzstadt) wsrden die für Bndapest-Józsefváros (Josefstadt) gewährten Refactiesätze angewendet.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2979	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle und Coaks	Stationen des Ostrauer Reviers M.-Ostrau Hrnschan Szczakowa Trzebinia Oderberg *) Dombrau Karwin	B o t f a l n	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Im Uebrigen sind die für den Steinkohlenverkehr bestehenden tarifarischen Bestimmungen massgebend	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifarischen Durchführung, längstens aber bis Ende 1894	L o c a l t a r i f e		kr. 126·4 125·0 124·8 142·7 140·7 120·0*) 118·0 117·0		Im Kartirungswege		*) Bei den in Oderberg von Deutschland eintretenden Sendungen wird eine Uebertrhrsgebühr von 1 kr. pro 100 kg angerechnet
2980	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Königl. ungar. Staatsbahnen	Mineralkohle und Coaks	Dombrau und Karwin	a) Baja b) Ujvidék c) Eszék(Essegg)	**Minimalquantum 2000 Tonnen.** Aufrechthaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen für die an den genannten Städten befindlichen Gasanstalten bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende 1894	Ausnahmetarif für den Oesterr.-Ungarischen Kohlenverkehr, Heft 2	kr. 84 — 90	kr. a) 66 b) 70 c) 71	kr. 18 — 19	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1895	
2981	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Königl. ungar. Staatsbahnen	Mineralkohle und Coaks	Dombrau oder Karwin	Zágráb (Agram)	**Minimalquantum 2000 Tonnen.** Aufrechthaltung der für Kohlen- und Coakstransporte bestehenden tarifarischen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Zágráber Gasanstalt bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende 1894	Oesterr.-Ungar. Kohlentarif, Heft 2	86 kr.	78 kr.	8 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Agramer Gasgesellschaft als Aufgeber und Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende März 1895	
2982	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Königl. ungar. Staatsbahnen	Mineralkohle und Coaks	Dombrau oder Karwin	F i u m e	Bei Aufrechthaltung der für Kohlentransporte giltigen Tarifbestimmungen ist die Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens zu bezahlen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1894	Besteht kein directer Tarif		84·5 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende N.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2983	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Dombrau Karwin	1) Belgrad loco 2) Belgrad trs.	Bei Aufrechthaltung der für Kohlentransporte giltigen Tarifbestimmungen ist die Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens zu bezahlen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1894	Besteht kein directer Tarif		Frcs. in Gold 1) 2·12 2) 2·07 1) 2·09 2) 2·04		Im Kartirungswege		
2984	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Roheisen	Trzynietz	Zsolna	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	13·5 kr.	10·7 kr.	2·8 kr.	Im Kartirungswege		
2985	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Schwefelkiese und Schwefelkiesabbrände Schwefelkiesabbrände	Margitfalu trans. (für in Szomolnokhuta zur Aufgabe gelangende Sendungen) Horka, Brassó trs. (für in Zernest zur Aufgabe gelangende Sendungen) Mármaros-Sziget trans. (f. in Kis-Bocskó zur Aufgabe gelangende Sendungen) Budapest-Franzstadt Pozsony	Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (loco und transit)	Minimalquantum 50000 Tonnen. Die Sendungen müssen auf den Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder auf den Linien der kgl. ungarischen Staatsbahnen oder wenn beide Bahnen am Transporte betheiligt sind, auf beiden Linien insgesammt zumindest 100 km durchlaufen. Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Be- und Entladung der Sendungen hat auf Kosten der Partei zu geschehen. Im Uebrigen gelten die tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende 1894	Local- bezw. Verbandstarife	Frachtsätze des Specialtarifes 3	Sowohl auf den Linien der kgl. ungar. Staatsbahnen als auch auf den Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn der Einheitssatz von 0·11 kr. pro 100 kg und 1 km hinzugerechnet pro Wagen und Bahn je 1 Gulden Mgb. und die ungar. Transportsteuer	Variirt	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1895	
2986	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Ziegel	Karwin	Dombrau	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes XV unseres Local-Gütertarifes	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, länget. bis Ende 1894	Localtarif	3·9 kr.	3·0 kr.	0·9 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	2987	2988	2989
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-sellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der			Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Blochhölzer (Sägeklötze), ferner Rundhölzer minderer Dimensionen, wie 2 bis 2½ m lange Einfriedungs-Säulen (10—15 cm Durchmesser) Waldlatten, Rundstangen (10—15 cm Durchmesser) mit diversen Längen	Wolle und Garne	Baumwolle, rohe
für die Transportstrecke von	Sämmtlichen Südbahnstationen	Vöslau	Triest
für die Transportstrecke nach	Kotor-Alsó-Domboru	Wien (Matzleinsdorf	Lenhsdorf
		bezw. vice versa	und vice versa
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von je 3000 Tonnen nach resp. von Kotor-Alsó-Domboru während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro jeden verwendeten Wagen. Die Parteien haben das Anf- und Ahladen innerhalb der tarifmässig festgeetzten Frist durch eigene Leute besorgen zu lassen	In jedem Gewichte	Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten directen Tarifes. Es gelangen zur Anwendung: der zugestandene Frachtsatz unter a) auf Sendungen mit ostindischer, egyptischer oder amerikanischer Provenienz, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachthrief, unter b) auf Sendungen mit amerikanischer Provenienz, bei Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 7000 kg pro Wagen und Frachthrief, unter c) auf Sendungen mit ostindischer, egyptischer oder amerikanischer Provenienz, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Wagen und Frachthrief
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894, bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 10. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894 oder aber bis zu der vor diesem Termine erfolgenden Einführung im Tarifwege
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Anhang zum Localtarif (Theil II), giltig vom 1. Jänner 1894	Localtarif	Gütertarif, Theil II, für den Triest-, resp. Finme-Sächsischen Eisenhahn-Verband und Sächsisch-Indischen Verhands-Verkehr vom 1. Juli 1893
Frachtsatz per 100 kg	Anf Entfernungen über 100 km 0·28 Heller pro 100 kg und 1 km, unter Aufrundung der Hellerbruchtheile anf ganze Heller plus der eventuellen ungarischen Steuer	Verschieden	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Anf Entfernungen über 100 km, 0·22 Heller pro 100 kg und 1 km unter Aufrundung der Hellerbruchtheile anf ganze Heller plus der eventuellen ungarischen Steuer	36 Heller	a) 463 b) 284 c) 281 Mark-Pfennig
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verechieden	Verschieden	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungewege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen anf echliessende Firma als Empfängerin lautende Originalfrachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablanf der Begünstigungsdaner in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerkungen			Diese Frachtsätze gelten nur über Reitzenhain

Fortlaufende Nr.	2990	2991		2992	2993
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der und im der Namen	Betheiligten Verwaltungen			Betheiligten Verwaltungen	
Für Artikel	Eisenerze, robe	Körbe, neue, leere, dann Korbgeflechte (einschl. neuer Packkörbe), Wagenkörbe und Korbmöbel		Magnesia-Kalkstein	Eisen, robes
für die Transportstrecke: von	Eisenerz	Krakau transito (für Sendungen von Bochnia)	Krakau transito (für Sendungen von Rozwadów)	M i t t e r d o r f	M.-Ostrau
für die Transportstrecke: nach	Stefanau	Wien Nordbahnhof		M.-Ostrau und Schönbrunn	Granica transito (für Sosnowice loco)
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane, thunlichste Verladung der Transporte in leer zurückkehrende Nordbahn-Kohlenwagen oder in Contingentwagen mit der Südbahn	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894		Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarif vom 1. Jänner 1893		L o c a l t a r i f e	Oesterr.-Ung.-Russischer Grenzverkehr vom 1. Juli 1892
Frachtsatz per 100 kg	Bestebt kein directer Frachtsatz	371·5	371·5 kr.	Besteht kein directer Frachtsatz	17·9 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	64·38 kr.	172·0	161·0 kr.	56·0 kr.	17·4 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		199·5	210·5 kr.		0·5 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungewege	Im Rückvergütungswege		Im Kartirungewege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Anf die reclamirende Firma als Anfgeberin lautende Original-Anfnahmsscheine, welche nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses			Anf die reclamirende Firma als Anfgeberin lautende, von der Anfgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbr., die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen				Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist dahnämtliche Umladung in Wien Nordbhf. vorbehalten. Für bei dieser Umladung entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen	

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Betheiligten Verwaltungen

Getreide

Göding loco

Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. September 1892, insoweit im bezeichneten Tarife für die nebengenannten Stationen directe Frachtsätze vorgesehen sind

Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894

Insoweit directe Frachtsätze bestehen: Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. September 1892; sonst Localtarife

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										kr.		kr.	kr.			
					Arad					115		109	6			
					Balászfalva					141		135	6			
					Csapó-Radnót					140		134	6			
					Csokiesz					42		36	6			
					Debreczen					112		106	6			
					Diószeg					50		44	6			
					Er-Mihályfalva					116		110	6			
					Ersekujvár					61		57	4			
					Esztergom-Nana					72		66	6			
					Fehértemplom					131		125	6			
					Felegyháza					103		97	6			
					Galánta					51		46	5			
					Gyula					111		105	6			
					Hadház					114		108	6			
					Halas					105		99	6			
					Hódmező-Vásárhely					112		106	6			
					Horgos					111		105	6			
					Ipoly-Pásztó					77		71	6			
					Ipolyság					80		74	6			
					Kaal-Kápolna					102		96	6			
					Kecskemét					102		95	6			
					Kistelek					101		95	6			
					Kőbölkut					106		100	6			
					Komját					69		65	4			
					Kosztolany					63		57	6			
					Kürt					67		63	6			
					Léva					81		75	6			
					Lócz-Breszlovány					52		46	6			
					Lucza											
					Lucza tó											
					Máros-Vásárhely											
					Mező-Berény					143		137	6			
					Miskolcz					108		102	6			
					Nagy-Enyed					109		103	6			
					Nagy-Károly											
					Nagy-Kikinda											
					Nagy-Körös											
					Nagy-Salló											
					Nagy-Szombat											
					Nagy-Surány											
					Nyitra											
					Nagy-Tapolcsány											
					Nagyvárad											
					Nyiregyháza											
					Oroszlámos											
					Perbete											
					Pozsony											
					Püspök-Ladány											
					Rakamaz											
					Rimaszombat											
					Szákalos											
					Szaniszló											
					Szeged											
					Szempcz											
					Szered											
					Szerencs											
					Temesvár-Gyárváros											
					Temesvár-Józsefváros											
					Tardoskéd											
					Tisza-Lucz											
					Tornócz!											
					Tótmegyer											
					Udvárd											
					Ujfekértó											
					Vacs											
					Vamos-Peres											
					Varad-Püspöki					119		113	6			
										114		108	6			
										98		92	6			
										78		72	6			
										50		44	6			
										61		57	4			
										69		63	6			
										75		69	6			
										115		109	6			
										117		111	6			
										111		105	6			
										66		60	6			
										37		33	4			
										108		102	6			
										115		109	6			
										109		103	6			
										78		72	6			
										118		112	6			
										109		103	6			
										44		38	6			
										53		49	4			
										113		107	6			
										120		114	6			
										58		52	6			
										111		105	6			
										55		49	6			
										64		60	4			
										116		110	6			
										114		108	6			
					Versecz					128		122	6			
					Visk					80		74	6			
					Zelíz					77		71	6			
					Zimony					125		120	5			
					Zombor					114		108	6			

Im Rückvergütungswege

Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, sowie Original-Frachtbriefe, welche Frachtdocumente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses

Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen vom Bahnhofe in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt wurden

Fortlaufende Nr.	2995	2996	2997
Die Publication erfolgt und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
	Betheiligten Verwaltungen		
für Artikel	Kohlen, mineralische	Eisen und Stahl der Pos. E, 8 und 9 des Tariftheiles I und Kohlen, mineralische	Viehsalz
für die Transportstrecke: von	a) Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben der Ostrau-Karwiner Revieree, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.Ö.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	b) Karwin	Mürzzuschlag	Im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen rücksichtlich sämmtlicher Linien, welche im Localtarife Theil II (Nenausgabe vom 1. Jänner 1894) in den Abschnitten A, B, C und D des Heftes 1 und im Abschnitte A des Heftes 2 enthalten sind
nach	Lindau-Stadt und Lindau-Rangirbahnhof	oder vice versa	Neuberg	
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Anfliefernng der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagene. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Frachtgutmässige Beförderung bei: a) Einzelnsendungen; b) Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen; c) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der für Güter der Classe II, A und des Specialtarifes 3 bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894
Das Zugeständniss wird gemacht: Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	7 kr.	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	a) 104·2 kr.	5 kr.	Die für Dungsalz bestehenden normalen Frachtsätze, und zwar: ad a) Frachtsätze der Classe II ad b) Frachtsätze der Classe A ad c) Frachtsätze des Specialtarifes 3
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	b) 100·8 kr.	2 kr.	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an der nebenstehenden Frachtbegünstigung nicht betheiligt		

Fortlaufende Nr.	2998	2999
Die Publication erfolgt	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: von der und im Namen der		
für Artikel	Kieseand aus der Pos. E 20 des Tariftheiles I	Güter aller Art
	Bruchsteine ane der Pos. S 58 des Tariftheiles I	Mehl ans der Pos. M 4 des Tariftheiles I
	Bruchsteine ane Pos. S 58 dee Tariftheiles I	
für die Transportstrecke von	Brzncbowice (Steinbrnch bei km 11·18, resp. Sandgrube bei km 9·46)	Zolkiew loco
	Brzuchowice (Steinbrnch bei km 12·218)	Sokal
für die Transportstrecke nach	Lemberg (Abladestelle bei km 1·8	Lemberg
	Lemberg, Podzamkiem loco	Lemberg Podzamkiem
	Lemberg loco	und umgekehrt
	Lemberg, Kleparow loco	
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Auflieferung eines jährlichen Minimalquantums von 3330 Tonnen Bruchsteine und Kiessand**, wovon jedoch mindestens 2500 Tonnen auf den Artikel Bruchsteine entfallen müssen. Beförderung in ganzen Zügen von mindeetene 15 Lowries pro Zug. Frachtzahlung für mindeetens dae Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- nnd Abladen durch die Partei.	Aufgabe in beliebigen Mengen. Sendungen, welche in Zolkiew nmkartirt werden, eind von der Frachtermässigung ausgeschlossen.
	Beförderung in ganzen Zügen von mindestens 20 Wagen pro Zug. Fracbtzahlung für mindestene das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif	Localtarif
Bezeichnung		
Frachtsatz per 100 kg	5·90 kr.	Verschieden
	7·10	51·7 kr.
	11·10	
	5·8	
	5·8	
Zugestandener Fracbtsatz per 100 kg	4·36 kr.	17·4 kr.
	5·93	40 kr.
	7·84	
	3·2	
	3·9	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	1·54 kr.	Verschieden
	1·17	11·7 kr.
	3·26	
	2·1	
	1·4	
Art der Durchführung	Im Kartirungewege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
										Kreuzer				
3000			Holz der Pos. H 19 des Tarif-Theilee I	Belzec	Lemberg loco	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	27·6	23·0	4·6	Im Kartirungswege		
					Lemberg transit				27·6	22 1	5·5			
3001				Rawa ruska transit (für Sendungen ab Uhnow)	Lemberg				24·15	20·7	3·45			
3002			Braunkohle aus Pos. K 32 des Tarif-Theiles I	Glineko		Frachtzahlung für mindestene das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf-, bezw. Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen			14·6	8·4	6·2			
3003			Getreide aus Pos. G 13 des Tarif-Theilee I	Lemberg	Rawa ruska	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			30·6	25·0	5·6			
					Kamionka-Lipnik				27·8	25·0	2·8			
3004				Zolkiew	Lemberg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			24·2	14·0	10·2			
					Lemberg-Kleparow				21·9	14·0	7·9			
					Rawa ruska				22·5	14·0	8·5			
					Kamionka-Lipnik				18·6	14·0	4·6			
3005			Brennholz	Hrebenne	Lemberg	Auflieferung eines jährlichen Minimalquantums von 3000 t. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen			14·15	13·57	0·58	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die ablieferende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1895 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3006	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mahlprodncte	Der Schienenverbindung der I. Wiener Walzmühle mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Wien K.E.B. transit	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	Besteht kein Frachtsatz	9 kr.		Im Kartirungswege		
3007	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide und Malz	Stadlau	a) Wien K.E.B. b) Wien K.F.J.B. c) Nnssdorf oder vice versa	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	L o c a l t a r i f		a) 12·5 b) 10·0 c) 9·0		Im Kartirungswege		
				Floridsdorf-Donaufeld	a) Wien K.E.B. b) Wien K.F.J.B. c) Nnssdorf oder vice versa					a) 12·5 b) 9·0 c) 10·2				
3008	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Wagenladungsgüter der Cl. A, B, C der Specialtarife I und 2, sowie der Ausnahmetarife I, II, III und IV	C h o d a u	Walzwerk Neudek	Für das 40000 Tonnen übersteigende Quantum, welches innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses verfrachtet wird. Stückgüter werden in das Quantum von 40000 t nicht eingerechnet	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	L o c a l t a r i f				Im Kartirungswege	Gegen mittelst Consignation bis spätestens Ende Februar 1895 zu bewirkende Vorlage aller auf die Verfrachtung innerhalb des Jahres 1894 bezughabenden Aufnahmsbescheinigungen, bezw. Frachtbrief-Duplicate bei den aufgegebenen, resp. der Original-Frachtbriefe bei den angekommenen Gütern	
			oder vice versa											
			Kohlen, mineralische	Friedrich- und Norbertzeche	Walzwerk Neudek				11·5 kr.	10 kr.	1·5 kr.			
3009	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schweiss- und Puddel-oten-Schlacken	Pontafel	Assling	Bei Frachtzahlung nach dem Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10000 kg	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1894	Localtarif	Kreuzer ö. W. 17	14	3	Im Kartirungswege		Die Verschubgebühren in Neudek-Walzwerk sind in dem ermässigten Frachtsatze nicht inbegriffen
					Janerburg				18	15	3			
3010	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen												

Die im Verordnungs-Blatte vom 14. December 1893, Nr. 142, sub Post 2492, verlautbarte Frachtermässigung von Rm 4 pro 10 t findet unter gleichen Bedingungen auch auf Kohlensendungen von Bilin, Brüx k.k.St.B. und Dux-Ladowitz nach Eger Anwendung und werden diese Sendungen in das bedungene Minimalquantum einbezogen.

| Fortlaufende Nr. | Die Publication erfolgt | Das Zugeständniss wird gemacht: | | |

| Fortlaufende Nr. | | |

Fortlaufende Nr.	3017	3018	3019	3020
Die Publication erfolgt und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
Betheiligten Verwaltungen				
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Ostrauer, Dombrauer und Karwiner Kohle und Coaks	Mineralkohle	Mineralische Kohle	Erde, und zwar: Caolinerde, Chinaclay und Porzellanerde
für die Transportstrecke: von	Olmütz transit	Trifail	Prag (Smichow)	Welchau Wickwitz
für die Transportstrecke: nach	Hohenstadt loco und transit (für Stationen der Mähr. Grenzbahn)	Zágráb	Stationen der in Prag (Smichow) anschliessenden Bahnen	Raspenau Liebwerda
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen.** Anfgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	**Auflieferung von mindestens 15000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen, unter Einrechnung eines 3percentigen gebührenfreien Gutgewichtes. Anf- und Abladen durch Parteiorgane. Sendungen müssen zu Regiezwecken der kgl. ungar. Staatsbahnen bestimmt und an deren Materialdepot in Agram adressirt sein	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. Verladung auf parteiseits gemietheten Depotplätzen in leer beigestellten Wagen	1. Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Anf- und Abladen hat die Partei anf eigene Kosten zu besorgen
und gilt in der Zeit	Bis Ende December 1894	Bis Ende August 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif vom 1. März 1888	Localtarif	Localgüter-Tarif, Theil II, vom 1. Juni 1887	Localgüter-Tarife der betheiligten Eisenbahnen
Frachtsatz per 100 kg	14 kr.	30 Heller incl. ung. Steuer	4	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	12 kr.	20·8 Heller incl. ung. Stener	3	63 kr. ö. W.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	2 kr.	9·2 Heller	1	
Manipulationsgebühr in Kreuzer ö. W.				
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Rückvergütung	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	1. Für Sendungen nach Hohenstadt loco: Anf den Reclamanten als Versender resp. Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel der Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen. 2. Für Sendungen nach Hohenstadt transit (nach Stationen der Mähr. Grenzbahn): Anf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1895 vorzuliegen		Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen in dem auf die Expedition folgenden Monate	
Besondere Bemerkungen			Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird keine Rückvergütung geleistet	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3021	**Böhmischen Westbahn**	übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Nürschan B.W.B.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn: Liebenau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Transport mineralischer Kohle und Coaks von B.W.B.- nach Oe.N.W.B.- und S.N.D.V.B.-Stationen vom 1. März 1882	Directe Sätze bestanden bisher nicht	kr. *) 67·0	Directe Sätze bestanden bisher nicht	Im Kartirungswege		*) In den zugestandenen Frachtsätzen ist der Portozuschlag der S.N.D.V.B. bereits inbegriffen
					Semil					76·7				
					Swarow					74·2				
					Tannwald					75·4				

Berichtigung. Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 146 ddo. 23. December 1893 hat es unter Post 2733 in der Rubrik „für Artikel" richtig zu lauten: „Walzeisen aus Oberschlesien und Witkowitz." Weiters im selben Verordnungs-Blatte unter Post Nr. 2736 in der Rubrik „und gilt in der Zeit" heisst es richtig: „Vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894".

Druckfehler-Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der im Verordnungs-Blatt Nr. 145 vom 21. December 1893 auf Seite 2466 sub Post 2681 enthaltenen Publication hat der Satz in der Rubrik: „Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg" richtig 1·0 kr. zu lauten.

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Offert-Ausschreibung

für

diverse Hochbauherstellungen in der Station Arnoldstein.

In der Station Arnoldstein soll das bestehende Aufnahmsgehäude vergrössert und diverse andere Hochbau-Objecte neu ausgeführt werden.

Die Ausführung dieser Arbeiten wird im Offertwege vergeben werden.

Die Bausumme beträgt ca. 31.500 fl.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formularien hiefür, die Bedingnisse, die Preisliste, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne sind bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach (Bahnerhaltungs-Inspectorat) in den Amtsstunden einzusehen und können daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformularien behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Hochbauherstellungen in der Station Arnoldstein" **längstens am 12. Jänner 1894, 12 Uhr Mittags** bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach behält sich übrigens das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelaufenen ordnungsmässig verfassten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Angebote zurückzuweisen.

Villach, im December 1893.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Kais. kön. Privilegium. [383]

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)

Wien, Währing, Johannesgasse 35,

empfiehlt sich zur Vervielfältigung von **Plänen** nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die **Zeichnung auf Pauspapier** nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. **Lieferung** von Cianotipapier zur **Selbstanfertigung** von **Plänen** (weisse Linien auf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

WILHELM NOWOTNY'S

Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei

Lieferant der k. k. Staatsbahnen

WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr 33

empfiehlt sich den (363)

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

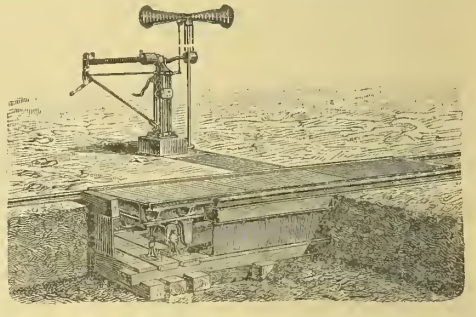
C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

Centrale: Wien, I. Maximilianstrasse 8. / Akademiestrasse 4.

Filiale: Budapest, Andrássystrasse Nr. 1.

Erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie alle Arten von

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (332)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 077675806